CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 600 Participantes 1

-[redacted]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021071 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

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

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

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

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

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

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio

delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

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

a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

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

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

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

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

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

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

2ª) Alegación:

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

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

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

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

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

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

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 601

[redacted]

SECURITAS DIRECT

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

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

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714351 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación. Artículo 35.

Expone respecto al artículo 35 el añadir una letra F) que permita que durante los episodios de alta contaminación atmosférica o por motivos de seguridad vía y grave congestión del tráfico, se permita el acceso a los servicios de Seguridad Privada

Contestación:

No se estima necesaria la modificación del texto al no considerar el *acceso de los vehículos de seguridad una* excepción al artículo "Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico" ni al artículo "Medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica para proteger la salud humana y el medio ambiente" entre los que sí se encuentran los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad, extinción de incendios, protección civil y salvamento, asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a las oficinas de farmacia, otros servicios que actúen en

caso de emergencia, la grúa municipal, transporte público colectivo y asistencia al mismo y prestación y mantenimiento de servicios públicos básicos.

Todas esas excepciones forman parte del parque móvil que se considera imprescindible para el correcto funcionamiento de la ciudad.

El ampliarlo a otros grupos, como pudiera ser el caso solicitado, dejaría sin contenido el espíritu del articulado, ya que la regulación de artículo 35 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, tiene por objeto c proteger la salud y la integridad de los ciudadanos mediante la mejora de la calidad del aire para evitar o poner fin a los episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno u otros contaminantes ambientales, en cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.

Las medidas de ordenación temporal del tráfico reguladas en el artículo 35 de la OMS se aplicarán con carácter excepcional exclusivamente cuando se alcancen elevados niveles de contaminación atmosférica, con el único objetivo de proteger la salud de la población y cumplir con la normativa vigente y por el tiempo imprescindible para atajar el citado problema de salud pública y medioambiental.

La regulación del artículo 35 de la OMS es proporcional porque:

a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano.

b) Se establecen las restricciones absolutamente imprescindibles exclusivamente en los supuestos de contaminación ambiental conforme a lo previsto en la normativa comunitaria y española de calidad del aire y el Plan A de Calidad del Aire y cambio Climático.

c) La aplicación de las restricciones absolutamente imprescindibles para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano se lleva a cabo de forma gradual en el espacio y en el tiempo, estableciendo medidas progresivamente más intensas o retirándolas en función de las necesidades de contención y superación de episodio de alta contaminación, lo que demuestra la proporcionalidad temporal y geográfica del precepto. Las restricciones se adoptan en función de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante.

d) La regulación de artículo 35 de la OMS es proporcional porque se aplica por el tiempo absolutamente imprescindible para superar el episodio de contaminación y lograr que la calidad del aire en la ciudad de Madrid respete los niveles de inmisión en contaminantes ambientales establecidos por la normativa comunitaria y española de calidad del aire.

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia de los servicios que prestan en nuestra ciudad y comprende las dificultades que estas medidas pueden suponer para los

diferentes agentes socioeconómicos, pero cabe remarcar que son medidas excepcionales, que los vehículos de bajas emisiones (CERO y ECO de acuerdo a los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico) están exceptuados de las restricciones y que el vigente Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno en la ciudad de Madrid ya exceptúa, en su Anexo IV, a los "vehículos blindados de seguridad debidamente acreditados" de las medidas de prohibición de circulación de vehículos a motor."

Por todo ello **se desestiman ambas alegaciones, que no dan lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí de la MAIN**.

2ª) Alegación. Artículo 52.

Se propone modificar el artículo 52 "Exclusiones a la limitación de la duración del estacionamiento" para crear un nuevo colectivo cualificado destinado a servicios de seguridad privada, cuyos integrantes podrán solicitar una autorización por cada uno de los vehículos que tengan en titularidad, "renting" o "leasing" y se les habilitará para estacionar tanto en plazas de color verde como en plazas de color azul de todo el Área de Estacionamiento Regulado, sin sujeción a limitación de tiempo máximo de estacionamiento.

Contestación:

En primer lugar hay que señalar que el artículo 52 no se refiere a las "Exclusiones a la limitación de la duración del estacionamiento" ya que éstas se regulan en el artículo 51 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, que no ha sido objeto de modificación en el proyecto de Ordenanza aprobado la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid con fecha 27 de mayo de 2021.

En su lugar, el artículo 52 viene referido a la "Autorización de estacionamiento" y está estructurado en tres apartados:

- Residentes
- No residentes
- Colectivos cualificados

Respecto a la propuesta de introducir un apartado b) dentro de los colectivos cualificados destinado a los servicios de seguridad privada, como primera medida tendría que modificarse el artículo 50 "Categoría de uso" que es donde se establece que existen 3 tipos de colectivos cualificados:

- El de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales.
- El de Titulares de Talleres de Reparación de Vehículos.
- Y el de Empresas de Vehículos Multiusuarios.

Podrán formar parte de cualquiera de estos colectivos cualificados las personas físicas y jurídicas que ejerzan una actividad que precise para su desarrollo un régimen específico de estacionamiento y que reúna los requisitos exigidos para ello.

No se contempla la creación de nuevos colectivos cualificados ya que su régimen de aplicación pretende compatibilizar las necesidades particulares con el objeto y finalidad del servicio de

estacionamiento regulado, definido en el artículo 49.1 de la Ordenanza como instrumento para la asignación del limitado espacio de estacionamiento de vehículos en superficie:

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

Es por este motivo por el que se ha establecido que el número de horas en que, como máximo, pueden estacionar en zona SER los vehículos integrantes del colectivo cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales sea inferior al horario diario sujeto a regulación.

El hecho de haber sido declarado servicio esencial en algunos momentos determinados, como durante la pandemia ocasionada por el COVID -19, no tiene nada que ver con la exigencia de no tener limitación en la duración del estacionamiento, sobre todo cuando el Ayuntamiento de Madrid ha previsto la regulación de unos colectivos cualificados para, precisamente, dar respuesta a las distintas necesidades que puedan precisar las empresas y no tengan que limitarse a las 4 horas máximas que permite, como regla general, la ordenanza para que los no residentes puedan estacionar en las plazas de color azul.

A mayor abundamiento, no se da ninguna circunstancia que justifique la creación de un colectivo específico destinado a los servicios de seguridad privada cuando pueden utilizar el existente de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales, dando esta categoría de uso la posibilidad de estacionar hasta 8 horas, continuadas o no, tanto en plazas de color verde como en plazas de color azul de todo el AER y, por lo tanto, siendo un tiempo suficiente para poder prestar cualquier servicio que se necesite.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 602

[redacted]

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

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

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714820 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

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

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

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

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

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

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

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

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

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

2ª) Alegación:

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

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

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

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

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

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

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

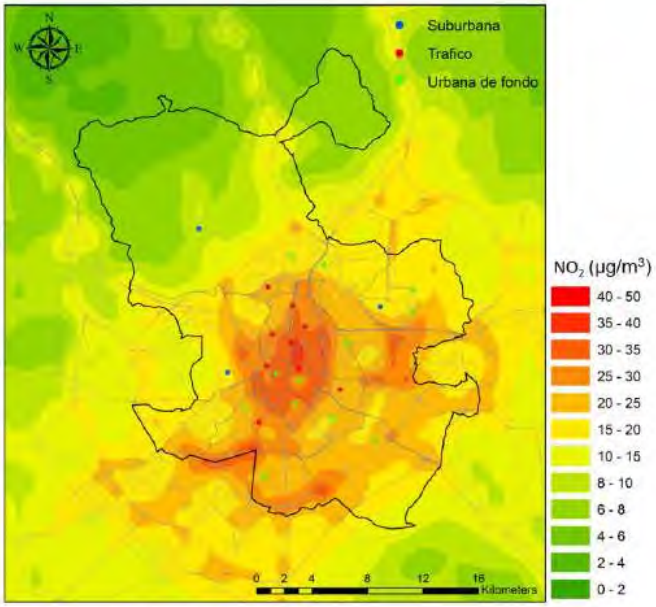

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

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

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

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

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

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

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

3ª) Alegación:

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

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

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

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

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

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 603

[redacted]

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

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

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714826 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano

a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

a) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

b) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

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

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

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

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

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

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

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

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

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

d) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha

27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

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

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

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

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

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

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

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

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

ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

2ª) Alegación:

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

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

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

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

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

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

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

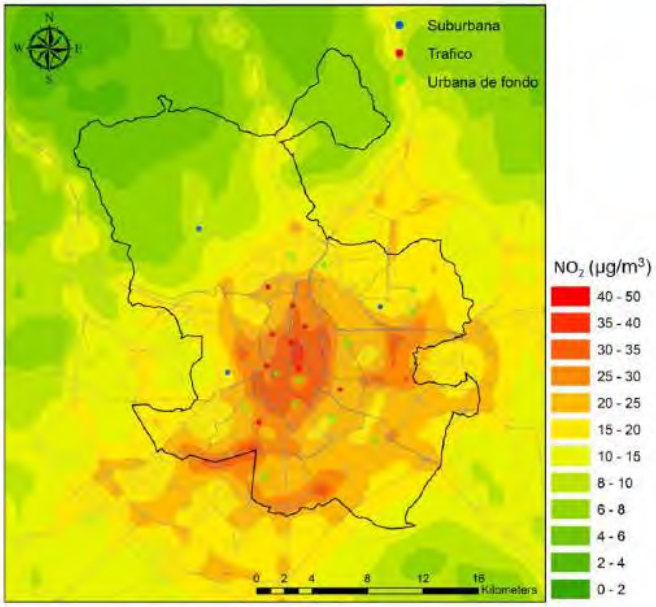

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

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

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

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

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

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

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

3ª) Alegación:

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

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

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

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

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

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

c) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

d) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

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

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

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

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

e) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

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

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

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

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

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

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

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

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

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

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

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

xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

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

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

d) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

e) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

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

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

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

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

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la

normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

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

2ª) Alegación:

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

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

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

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

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

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

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

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

Contestación:

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

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

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

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

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

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

g) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

h) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

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

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial

contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

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

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

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

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

a) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

b) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en

adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

a) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

b) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

   Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

c) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

d) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria

satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

c) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

d) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

e) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

f) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

a) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

b) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

c) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

d) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

e) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

f) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

a) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

b) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

c) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

d) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

e) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

f) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento

en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

g) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor*

brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

i) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

j) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

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

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

a) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

b) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

c) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

d) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española

en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

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

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

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

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

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

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la*

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la

Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

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

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

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

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo

que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

a) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

b) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

c) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

d) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

e) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable

afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

a) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

b) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

a) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

b) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

c) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

d) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

e) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

f) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

g) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

h) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

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

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

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

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

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”,* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

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

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

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

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

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

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

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

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

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

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

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

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

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

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

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

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

ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 604

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717422 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

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

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

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

g) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *oo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *pp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *qq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *rr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

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

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

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

a) clasificación ambiental A: 0,705;
b) clasificación ambiental: 0,453;
c) clasificación ambiental C: 0,098;
d) clasificación ambiental ECO: 0,015;
e) clasificación ambiental CERO: 0,000.

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

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

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

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 605 Participantes 1

[redacted]

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

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde

el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714834 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

yyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *tt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *uu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *vv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

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

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

k) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

l) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

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

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

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

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

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

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

2ª) Alegación:

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

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

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

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

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

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

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 606 Participantes 1

[redacted]

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

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

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714838 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

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

<u>Contestación:</u>

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

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

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

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

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

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

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

n) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

o) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

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

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

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

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

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

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº607 Participantes 1

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

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

En fecha 25 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714841 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

<u>Contestación:</u>

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

g) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

h) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de

2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

e) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

f) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

   Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

g) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

h) Proporcional, porque:

   1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

   2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 608

[redacted]

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

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

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714844 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las*

calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

i) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

j) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

k) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

l) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

g) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

h) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

i) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

j) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

k) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

l) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

h) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

i) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

j) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

k) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

l) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

m) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

n) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 609 Participantes 1

[redacted]

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

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

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714848 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

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

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

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

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

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

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

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

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

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *aaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *bbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

p) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

q) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

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

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

e) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

f) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

g) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

h) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 610

[redacted]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716292 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de

Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

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

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

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la

prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

hhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

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

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

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

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

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

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

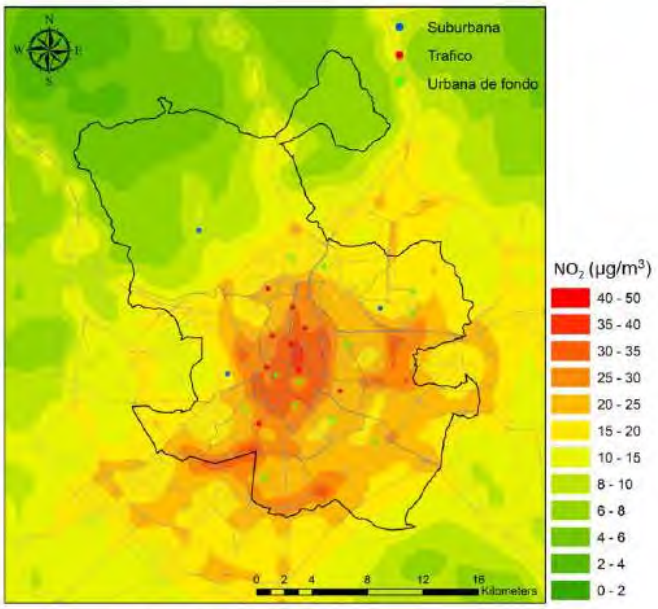

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

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

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

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de

nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

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

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

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

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

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

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

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

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su

vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

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

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

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

2ª) Alegación:

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

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

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

qqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

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

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

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

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

> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del*

***dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

e) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

f) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

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

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

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

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

3ª) Alegación:

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

Propone que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

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

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

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

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

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

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *vvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *wwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *xxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *yyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

zzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio

delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

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

r) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

s) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

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

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

u) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

v) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

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

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

salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

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

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

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

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

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

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

m) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

n) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los

Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

i) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

j) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

k) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

l) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

6ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de

Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

<u>El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal</u>, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, <u>limitaciones horarias de duración del estacionamiento</u>, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

o) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

p) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho

fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

q) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

r) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

u) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

v) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

w) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

x) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

y) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

z) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la

necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

o) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

p) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

q) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

r) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

s) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

t) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

u) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1

de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

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

7ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Propone prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

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

w) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

x) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

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

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

i) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

j) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

k) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

l) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10

(Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

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

8ª) Alegación:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, y se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

Se propone permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

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

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

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

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

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

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

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *aa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *bb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

9ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

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

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

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

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *gg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *hh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

f) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

g) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

h) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

i) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos

previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

j) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

c) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

d) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

10ª) Alegación:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

b) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
e) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

f) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

g) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

h) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

e) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

f) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

g) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

h) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

c) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

d) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

"Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

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

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

11ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

i) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

j) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

k) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

l) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

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

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento

de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

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

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

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

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

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación

medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

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

En cuanto a la indicación que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

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

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

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

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

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

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

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

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

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

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

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

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

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

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

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

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

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

iiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

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

12ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *qqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *rrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *sssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

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

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

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

f) clasificación ambiental A: 0,705;
g) clasificación ambiental: 0,453;
h) clasificación ambiental C: 0,098;
i) clasificación ambiental ECO: 0,015;
j) clasificación ambiental CERO: 0,000.

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

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

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

Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 611

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714853 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la

Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 612

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714855 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza

de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *www) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *xxx)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la

"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

k) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

l) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

m) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

n) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

o) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

e) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

f) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 613 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714860 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de

los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

c) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

i) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

j) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

k) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

l) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

i) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

j) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

k) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

l) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

e) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

f) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

*atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor

parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

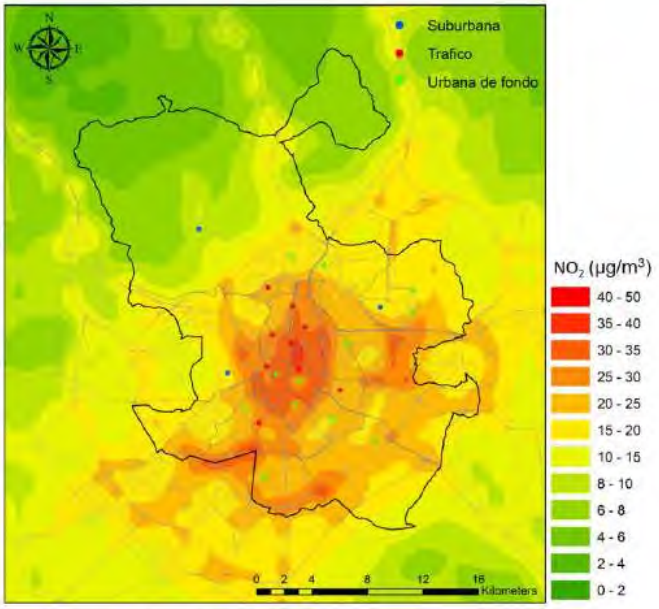

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores

límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio*

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

g) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

h) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

s) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

t) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

u) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

v) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

w) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

x) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

m) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

n) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

o) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

p) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;
b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

c) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los*

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

y) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

z) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha

regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

s) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

t) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

m) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

n) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

o) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

p) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A

según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

a) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

b) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

c) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

d) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de

viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

pp) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

v) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad

media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

w) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

x) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

y) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

z) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

aa) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

bb) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

m) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

n) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

o) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

p) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:
1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11),

de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

p) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

q) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

r) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

s) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

t) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

g) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

h) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos*

especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

d) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

e) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

f) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

g) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

h) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b). 6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

m) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c). 1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

n) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

o) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

p) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

g) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

h) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

"Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

m) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

n) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

o) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

p) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una

especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 614

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717474 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

o) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

p) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

k) clasificación ambiental A: 0,705;
l) clasificación ambiental: 0,453;
m) clasificación ambiental C: 0,098;
n) clasificación ambiental ECO: 0,015;
o) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 615

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714863 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y

circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

q) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

r) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

s) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

t) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

a) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
b) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
c) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

q) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

r) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

cccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

dddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 616

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714867 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

s) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

t) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

ffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

gggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

llllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

p) clasificación ambiental A: 0,705;
q) clasificación ambiental: 0,453;
r) clasificación ambiental C: 0,098;

s) clasificación ambiental ECO: 0,015;
t) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 617

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715067 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

u) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

v) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

oooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

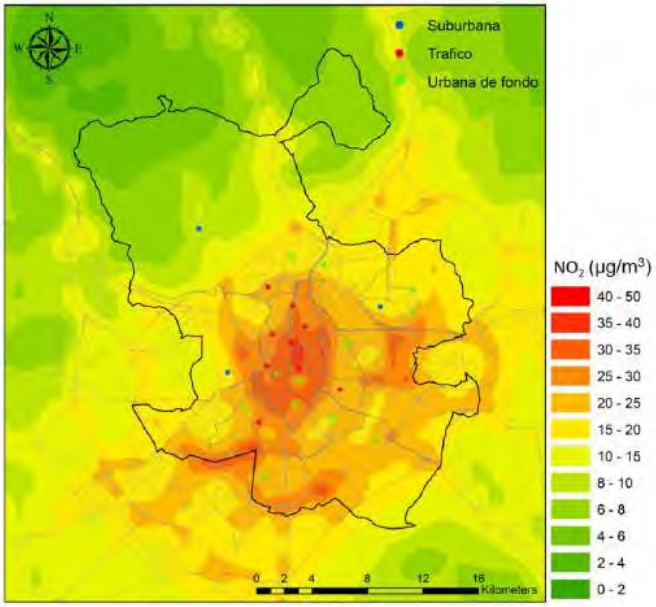

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 618

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], de Ecologistas en Acción, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715081 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La norma no aborda el colapso de la ciudad, se aborda desde dentro de la ciudad cuando el problema es la entrada. No se plantean alternativas al tráfico en la ciudad.

Solicita: La cancelación de Madrid Central.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la

integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

u) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

v) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

w) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

x) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "solo en el centro",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación

medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *yyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

zzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 619.2

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717499 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> > a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
> >
> > b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> > a) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
> >
> > b) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
> >
> > c) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

<u>Contestación:</u>

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término "bicicletas". Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la

LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque

podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental

y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como "Calle 30" es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta "autopista" que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

a) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

b) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

c) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

d) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

d) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*
> *1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:*

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el

artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> ***"Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal

vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y

zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

<u>Contestación:</u>

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".**

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 620

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde

el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715096 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de*

sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los*

distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

u) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

v) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

w) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

x) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

tt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uu) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

vv) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ww) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

cc) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

dd) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ee) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ff) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

gg) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

hh) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ii) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 621

[redacted]

CERMI COMUNIDAD DE MADRID

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] en representación de CERMI COMUNIDAD DE MADRID al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715098 por el que D. ÓSCAR MORAL ORTEGA, en representación de CERMI COMUNIDAD DE MADRID formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Preámbulo

Se propone sustituir los términos "personas con movilidad funcional" por la expresión "personas con discapacidad" en el apartado IV del Preámbulo (página 4) y en las páginas 6, 60-61, 69-70 y 168 del documento, por considerar que su utilización puede generar confusión además de no aportar valor en cuanto a lo que añade con su inclusión y por considerar que el término "personas con discapacidad" es el aceptado por la comunidad en general.

Contestación:

La redacción que el Proyecto normativo tiene, como principal objeto, la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

En ese afán, se estableció en el Preámbulo IV:

"Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte, otorgando una especial atención a la mejora de la seguridad vial en las caerás y zonas peatonales en las que se prohíba la circulación de vehículos para otorgar una mayor protección a los peatones, especialmente a las personas con movilidad reducida, ***a las personas con movilidad funcional****, a las personas mayores y a los menores de edad; así como la mejora de la seguridad vial de la movilidad ciclista y en Vehículos de movilidad personal (VMP) mediante la exigencia del uso del caso por personas menores de dieciocho años. Todo ello con el objeto de lograr la reducción de la siniestralidad vial, centrándose en los colectivos más vulnerables como los peatones y usuarios de los vehículos citados".*

El término de "movilidad funcional" pretende ser más amplio en su concepción, en beneficio de un mayor número de personas que el que se propone sustituir como "personas con discapacidad" dado que una lesión temporal, como puede ser la rotura de una pierna, por ejemplo, supone que el afectado tiene limitada su movilidad funcional durante el tiempo en que requiere disponer de una escayola pero no sufre una discapacidad.

Dicho término no pretende, por tanto, la sustitución de término "personas con discapacidad", por lo que el Proyecto normativo es plenamente conforme a la definición que respecto a estas últimas contiene la disposición adicional octava de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción y Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.

El Proyecto normativo pretende satisfacer proporcionalmente determinadas necesidades temporales de quienes tienen temporalmente afectada su movilidad funcional, sin afectar en ningún caso a los derechos de las personas con discapacidad ni a las personas con movilidad reducida.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación, **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación: Señalización de las ocupaciones (artículo 38.2.h) OMS)

Creemos adecuado que se especifique que, cuando una ocupación afecte a una plaza de aparcamiento reservado a PMR, se deberá buscar durante el periodo de ocupación una alternativa o reubicación. También es importante que, si afecta a itinerarios peatonales accesibles, se debe señalizar un itinerario alternativo accesible. Por ello CERMI propone la siguiente redacción de artículo 38.2.h) de la OMS:
"h) Adoptar las medidas necesarias para evitar daños a las personas o a las cosas, acotando el perímetro donde pudiera existir algún peligro para viandantes, canalizando en este caso el tránsito peatonal, garantizando en particular la accesibilidad para todas las personas a través de un itinerario peatonal accesible en las condiciones previstas en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial y de accesibilidad".

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se desestima la solicitud de garantizar una alternativa o reubicación de las reservas PMR** porque las limitaciones del espacio público en ocasiones imposibilitan la reubicación de una reserva específica para personas con movilidad reducida. Sin perjuicio de ello se recuerda que la práctica de la actuación administrativa municipal es la de imponer, entre las condiciones de la autorización de la ocupación, la obligación de reubicación de la reserva PMR o la articulación de una alternativa mientras se produzca la afección a una reserva PMR.

b) **Se estima la solicitud de incluir expresamente la obligación de señalización del itinerario peatonal accesible**. Pese a que se considera una obligación implícita en la redacción que el Proyecto normativo propone dar a los apartados c) y e) del mismo artículo 38.2 de la OMS, se considera oportuno por motivos formales de técnica normativa y por razones materiales de seguridad jurídica, explicitar dicha obligación establecida para proteger la seguridad vial de los peatones y garantizar la accesibilidad universal. A tal efecto el artículo 38.2.h) de la OMS propuesto por el Proyecto normativo queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 38.2.h). Adoptar las medidas necesarias para evitar daños a las personas o a las cosas, acotando el perímetro donde pudiera existir algún peligro para los viandantes, canalizando y señalizando el tránsito peatonal que deberá garantizar la accesibilidad para todas las personas a través de un itinerario peatonal accesible en las condiciones previstas en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial y de accesibilidad".

Como consecuencia de esta alegación, **se modifica la redacción del artículo 38.2.h)** de la OMS propuesta por el Proyecto inicial de ordenanza, **y se recoge dicha modificación en la** Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**).

3ª) Alegación: Señalización de las ocupaciones (artículo 38 OMS)

Se propone incluir un nuevo apartado 7 en el artículo 38 con la siguiente redacción:

"Cuando la ocupación afecte a una plaza de aparcamiento reservada a personas con movilidad reducida, durante el periodo de vigencia de la misma, deberá procurarse la reubicación de dicha plaza en la zona más próxima a la ocupada que resulte posible".

Contestación:

Se desestima la solicitud de garantizar una alternativa o reubicación de las reservas PMR porque las limitaciones del espacio público en ocasiones imposibilitan la reubicación de una reserva específica para personas con movilidad reducida. Sin perjuicio de ello se recuerda que la práctica de la actuación administrativa municipal es la de imponer, entre las condiciones de la autorización de la ocupación, la obligación de reubicación de la reserva PMR o la articulación de una alternativa mientras se produzca la afección a una reserva PMR.

Como consecuencia de esta alegación, **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).

4º) Alegación: Uso y normativa aplicable (artículo 125).

Se propone excluir el apartado a "residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida" del pago de los abonos, entre otras cosas, por sus menores posibilidades de realizar desplazamientos en medios de transporte público.

Contestación:

La pretendida exclusión se refiere a la regulación establecida en el artículo 126 de la anterior OMS. En el actual proyecto, el artículo 125 establece que "el régimen de gestión mediante abonos de residentes de media y larga duración es aquel por el que el gestor del aparcamiento facilita el uso temporal de una plaza de estacionamiento a una persona usuaria que cumpla determinados requisitos de vinculación al área de influencia del aparcamiento, por el tiempo pactado en el contrato de abono y a un precio determinado".

Por tanto, el régimen de gestión está estrictamente vinculado a la relación contractual y al pago de un precio determinado y no a la posibilidad de realizar desplazamientos en medios de transporte público.

Por todo lo anterior, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5º) Alegación: Innovación, desarrollo tecnológico y pruebas técnicas para la movilidad segura, sostenible y conectada (artículo 233.1 OMS)

Se propone incluir la expresión "y el diseño universal" en la propuesta de redacción de artículo 233.1 de la OMS propuesto por el Proyecto normativo.

Contestación:

Considerando como diseño universal "el paradigma del diseño relativamente nuevo, que dirige sus acciones al desarrollo de productos y entornos de fácil acceso para el mayor número de

personas posible, sin la necesidad de adaptarlos o rediseñarlos de una forma especial", dichas finalidades deben considerarse incluidas en la "innovación y el desarrollo tecnológico" que pretende impulsar el Ayuntamiento en el espíritu de la Ordenanza.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6º) Alegación: Retirada (artículo 236.1.l))

Se pretende incluir "o reduzcan las condiciones de accesibilidad".

Contestación:

El artículo 238.

Tal y como establece el artículo 238.2 de la OMS, según la redacción propuesta por el Proyecto normativo establece que:

> *"Artículo 238.2 OMS (Proyecto).*
> *También procederá la retirada de un vehículo de la vía pública y su traslado al depósito municipal cuando se encuentre inmovilizado o estacionado en alguno de los supuestos o lugares que se encuentren prohibidos, así como en cualquiera de las situaciones siguientes:*
>
> > *l) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP constituyan peligro en los términos previstos en la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, cuando dificulten la circulación de vehículos o el tránsito de personas, cuando estén amarrados al mobiliario urbano infringiendo el artículo 48 o dañaran zonas verdes o el patrimonio de las Administraciones Públicas, supongan un peligro para la seguridad de las personas o permanezcan estacionados en la vía pública por un período superior a un mes, careciendo de los elementos mínimos necesarios para la circulación que hagan presumir su abandono".*

El artículo 238.2.l) de la OMS propuesto por el Proyecto normativo se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV, que establece que la autoridad encargada del tráfico podrá retirar un vehículo de la vía pública *"siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

Por tanto, considerando que las condiciones de accesibilidad son parte intrínseca del tránsito de personas, su inclusión resulta innecesaria porque la reducción de las condiciones de accesibilidad que cause grave perturbaciones al tránsito peatonal constituye causa de retirada de vehículos conforme a lo previsto en el artículo 105.1.a) de la LTSV y del artículo 238.2.l) de la OMS.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7º) Alegación: Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para personas y bienes o para el funcionamiento de algún servicio público (artículo 237.1.i) OMS)

Se pretende incluir "o estacionamiento en la acera en el ámbito de una plaza de aparcamiento reservada para uso de personas con movilidad reducida, impidiendo la subida y bajada de viajeros o el despliegue de la rampa cono se especifica en el artículo 48.2, c, 3º de la norma".

Contestación:

El artículo 238.1.j) de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo ya regula expresamente como causa retirada: "*cuando se encuentre estacionado sobre aceras, paseos y demás zonas destinadas al uso de peatones, cuando se obstaculice o dificulte ostensiblemente el paso de los mismos*".

El artículo 48.2.c).3º de la OMS en su redacción propuesta por el Proyecto normativo prohíbe el estacionamiento de ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas *"en el ámbito peatonal de las reservas de personas con movilidad reducida".*

Se estima la alegación de prohibir el estacionamiento de bicicletas en el ámbito de peatonal de las reservas de PMR y de transporte público colectivo al objeto de garantizar la accesibilidad universal de espacio público y proteger los derechos de las personas con discapacidad, tengan o no movilidad reducida, en el acceso a las reservas PMR y al transporte público colectivo, mediante la introducción de la siguiente prohibición:

> "Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte publico colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida".

Al objeto de emplear la misma denominación se modifica el artículo 48.2.c).3º) de la OMS propuesto por el Proyecto inicial, que queda redactado en los siguientes términos:

> "3.º en el ámbito peatonal de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida;"

Como consecuencia de la estimación de varias alegaciones relativas al estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se ha modificado la redacción del artículo 48.1 de la OMS para concretar las condiciones de excepcionalidad exigidas para el estacionamiento de dichos vehículos fuera de las reservas específicas y que, refuerza la garantía de la accesibilidad universal en el ámbito peatonal.

Por ello el artículo 48 quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

d) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

e) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte publico colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.

f) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

g) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC

(…)".

Se modifica la MAIN inicial para reflejar dichas modificaciones.

8º) Alegación: Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE (Disposición transitoria primera apartados 2.c) y 2.e) de la OMS)

Se considera que "el estar de alta en el sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE obliga a hacer una gestión presencial al titular de la TEMPR a aquellos titulares no residentes en la Comunidad de Madrid que dificulta sobremanera el ejercicio de sus derechos por lo que se debería habilitar algún sistema también no presencial para ellos".

Contestación:

Dado que la tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida no está vinculada a la matrícula de un vehículo concreto, sino que permite su uso en aquel vehículo que se emplee en su conducción o transporte por la persona titular de dicha tarjeta, por lo que el

Ayuntamiento de Madrid no tiene conocimiento de qué vehículo empela la persona con movilidad reducida para su desplazamiento o transporte, las gestiones de alta en los sistemas de gestión de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica constituyen la única forma de garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.

Las gestiones en el Ayuntamiento de Madrid pueden realizarse de manera telemática sin que se exija la presencia del interesado.

Por todo lo anterior, **se desestima la alegación**, **que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza, pero sí de la MAIN para incluir la argumentación expuesta.

9ª) Alegación:

Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en la ZBEDEP Distrito Centro (Disposición transitoria tercera apartados 5.b) y 6 de la OMS)

Dado que la tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida no está vinculada a la matrícula de un vehículo concreto, sino que permite su uso en aquel vehículo que se emplee en su conducción o transporte por la persona titular de dicha tarjeta, por lo que el Ayuntamiento de Madrid no tiene conocimiento de qué vehículo empela la persona con movilidad reducida para su desplazamiento o transporte, las gestiones de alta en los sistemas de gestión de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica constituyen la única forma de garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.

Las gestiones en el Ayuntamiento de Madrid pueden realizarse de manera telemática sin que se exija la presencia del interesado.

Por todo lo anterior, **se desestima la alegación**, **que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza, pero sí de la MAIN para incluir la argumentación expuesta.

10ª) Alegación:

Criterios de gestión de los permisos de acceso y circulación de vehículos por Madrid ZBE (Anexo II)

Se considera que el sistema es complejo para titulares de TEPMR que no residan en la Comunidad de Madrid.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las

razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores*

límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

gggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiii)Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllll)Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

> *ssss)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *tttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *uuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *vvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- La regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro es prioritaria para el Ayuntamiento por los siguientes motivos:

i) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

j) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

y) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

z) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

cc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

dd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

6.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

q) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

r) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

s) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

t) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

La regulación del anexo II detalla el sistema de gestión de la ZBEDEP y el sistema de control de acceso a dicha zona. El sistema de gestión de la ZBEDEP Distrito Centro permite su acceso y gestión de forma telemática, fácil y accesible por los ciudadanos, incluyendo las personas con movilidad reducida. El Ayuntamiento de Madrid dispone de una amplia experiencia en la gestión de la Administración electrónica en el marco del compromiso de su continua mejora para la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **ni en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo Inicial (**MAIN**).

11ª) Alegación: Normativa aplicable (artículo 3).

Propone incluir la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados en el artículo 3.1.e) de la OMS.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se recuerda que la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados resulta de aplicación directa en el ámbito municipal sin necesidad de incluirla en la OMS y que, por razones de técnica normativa, resulta desaconsejable su inclusión.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

12ª) Sustituir el artículo 38.6 por la siguiente redacción:

"6) Las ocupaciones que afecten a cualquier itinerario peatonal deberán habilitar, durante el periodo de ocupación, un itinerario peatonal alternativo en las condiciones de accesibilidad previstas en la legislación vigente. Las ocupaciones que afecten a pasos de peatones, paradas de transporte público o plazas de estacionamiento reservado a personas con movilidad

reducida deberán habilitar, durante el periodo de ocupación, ubicaciones alternativas de dichos elementos en las condiciones de accesibilidad previstas en la legislación vigente".

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto normativo mantiene la redacción del vigente artículo 38.6 de la OMS que responde a la realidad fáctica de una ciudad con siglos de historia, cuyas vías públicas son fruto de la evolución de los tiempos, de la evolución urbanística y social.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

13ª) Alegación: Autotaxis y arrendamiento de turismo con conductor (artículo 40)

Propone incluir al final del artículo que "dicho plaza podrá ser rebasado en el caso de personas con discapacidad usuarios de autotaxi, para facilitar las maniobras de acceso o bajada de éstas al vehículo".

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 40 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se recuerda que el punto 81 del anexo I la LTSV define legalmente la parada como la *"inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo"*.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: Suministro farmacéutico, prensa y otros (artículo 42)

Propone incluir al final del artículo que "los vehículos que transporten personas con discapacidad dispondrán del tiempo necesario para la realización de todas aquellas maniobras que garanticen la seguridad y la posibilidad de desplazamiento de éstas".

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 42 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en

esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se recuerda que: los preceptos recogidos en dicho artículo estipulan supuestos muy concretos, como son los vehículos de suministro farmacéutico, prensa o el servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal para realizar paradas durante el tiempo mínimo imprescindible, debiendo entenderse dicha "parada" en los términos definidos por el punto 81 del anexo I la LTSV como *"inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo"*.

Se recuerda asimismo que las personas con movilidad reducida disponen de:

a) reservas específicas para su estacionamiento reguladas en los artículos 59.a).1, 60.4, 65.a 67 de la OMS;
b) plazas específicamente adaptadas reservadas en los aparcamientos municipales (artículo 114 de la OMS);
c) y que la tarjeta PMR permite estacionar "en los lugares específicamente señalizados al efecto, gratuitamente y sin limitación de horario en las zonas reservadas para carga y descarga y en las zonas de aparcamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), así como en lugares donde esté prohibido el estacionamiento mediante señales, ateniéndose en este caso a las indicaciones de los Agentes de Movilidad y Policía Municipal" conforme a lo previsto en el artículo 225.7 de la vigente OMS.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: Reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida (artículo 65).

Propone incluir al final "su dotación deberá adecuarse a lo establecido en la legislación vigente en materia de accesibilidad universal".

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 65 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se recuerda que la legislación en materia de accesibilidad universal resulta directamente aplicable sin necesidad de incluir mención alguna en la OMS y que por razones de técnica normativa resulta desaconsejable incluir dicha referencia que ya está incluida en el artículo 3 de la OMS.

Por todo lo anterior, **se desestima la alegación que no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **ni de la MAIN**.

16ª) Derechos y obligaciones del sector (Artículo 122)

Propone incluir al final "en cualquier caso dichas medidas no habrán de dificultar la utilización de las plazas accesibles permitiendo la autonomía y la facilidad en su uso a las personas autorizadas para su ocupación".

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 122 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se recuerda que la finalidad de artículo 122.2.g) de la vigente OMS es la de asegurar el estacionamiento en las plazas accesibles reservadas por los vehículos empleados por las personas con movilidad reducida que hagan uso reglamentario de la TEPMR, por lo que se dirige a permitir la autonomía y facilitar su uso.

Por todo lo anterior, **se desestima la alegación que no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **ni de la MAIN**.

17ª) Condiciones particulares de circulación de bicicletas para determinadas calles (Artículo 169.2)

Propone dar la siguiente redacción al artículo 169.2: "En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de 3 metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a 10 kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal. La condición de senda ciclable contará con la señalización que permita su reconocimiento para garantizar la seguridad de las personas".

Contestación:

Se desestima la alegación porque las sendas ciclables disponen de la señalización oportuna y porque la regulación contenida en el Proyecto normativo permite desarrollar y promover el tránsito peatonal y la movilidad ciclista en condiciones de convivencia y seguridad vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a **modificación** alguna en el Proyecto inicial de ordenanza **ni en la** Memoria de análisis del impacto normativo inicial **(MAIN**).

18ª) Circulación en vías ciclistas y vías acondicionadas (Artículo 170)

Propone sustituir "cuando el ancho de libre de paso no afectado por la acera-bici sea inferior a lo establecido en la legislación vigente en materia de accesibilidad para el itinerario accesible, las personas con movilidad reducida que utilicen productos de apoyo tales como sillas de ruedas, handbike, triciclos o dispositivos similares, podrán circular sobre dicha acera-bici durante toda la totalidad del tramo o tramos de la acera que no dispongan del mencionado ancho libre".

Contestación:

Se desestima porque en aquellas aceras cuyo ancho libre de paso sea inferior al establecido en la legislación vigente en materia de accesibilidad universal, la persona con movilidad reducida goza de prioridad absoluta en dicho espacio libre de paso, siendo el tránsito por dicho ancho libre de paso la forma más segura vialmente para la persona con movilidad reducida, sin perjuicio de que podrá atravesar el carril reservado a las bicicletas de la acera-bici para atravesarla cuando necesite acceder a la banda de estacionamiento, incluyendo a una reserva PMR, a paradas de transporte público o calzada.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 622 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021071 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

aa) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

bb) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

q) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

r) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

s) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

t) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

y) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

z) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

aa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

bb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de

adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

w) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

x) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *pppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *qqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *rrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *sssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *tttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

uuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaa)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbb)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddd)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera

de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*
>
> *3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato

favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *eeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *fffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ggggg)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

hhhhh)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

cc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

dd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

u) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

v) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

w) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

x) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

y) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

z) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaa) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

bbb) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

jj) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

kk) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ll) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

mm) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

nn) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

oo) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

pp) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula

alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

y) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la

prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

z) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el*

cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a

partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

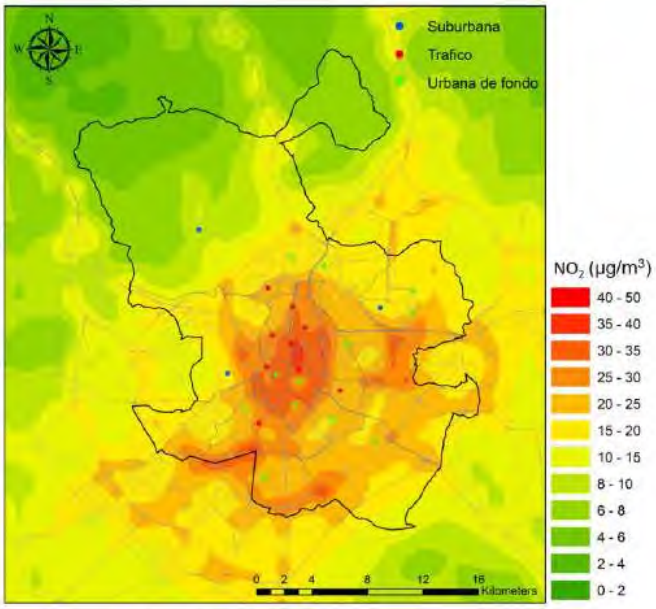

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *mmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *nnnnn)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ooooo)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la*

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppp)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y

acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

u) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

v) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

w) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares*

de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

x) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

y) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa

adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

i) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

j) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cc) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

dd) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

q) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

r) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

s) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

t) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección*

de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqq)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación

de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *hhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

iiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

llllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuu)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

gg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

hh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

ii) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de

dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del

Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

u) clasificación ambiental A: 0,705;
v) clasificación ambiental: 0,453;

w) clasificación ambiental C: 0,098;
x) clasificación ambiental ECO: 0,015;
y) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

b) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

e) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

f) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

g) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

h) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

q) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

r) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo

48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

s) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

t) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

i) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

j) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas

invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº623

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717524 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *cccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *dddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *eeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

k) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

l) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

gg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

u) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

v) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

w) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

x) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 624 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715116 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

c) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

i) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

j) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

k) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

l) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

u) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

v) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

w) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

x) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

k) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

l) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas,

ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 625

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715120 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por

España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

z) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta

de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

aa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

cc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

dd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la

salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

k) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

l) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 626

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715125 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera

de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*
>
> *3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato

favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 627

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715129 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *kkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *llllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *mmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *nnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*
>
> *3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ee) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los

términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

m) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

n) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 628

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715134 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la

Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 629

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715191 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la

Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21

de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 630

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715192 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ee) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

ff) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

gg) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del

artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

hh) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

fff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ggg) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

hhh) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

qq) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

rr) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ss) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

tt) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

uu) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

vv) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ww) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del

Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho

fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

lllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de

la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

m) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

n) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

oo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

pp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

y) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

z) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

cc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

dd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

sssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxx)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

jj) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

kk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas*

titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ll) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

o) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

p) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

    Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha

27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *aaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *bbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la*

normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

cccccccccc)Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

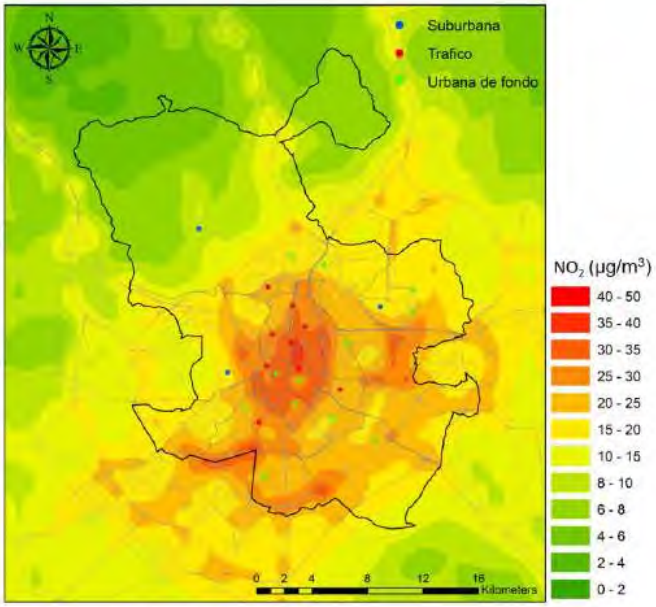

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el

desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo

57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

jj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ll) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

lll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mmm) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

nnn) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

xx) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

yy) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

zz) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

aaa) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

bbb) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ccc) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento

en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ddd) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

kk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mm) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

nn) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la

Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

oo) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

pp) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

qqq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

rrr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes

dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

sss) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

ttt) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

uuu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

vvv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

eee) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

fff) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ggg) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

hhh) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

iii) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

jjj) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

kkk) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el qu[redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qq) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

rr) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los

Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

u) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

v) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

w) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

x) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº631

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715205 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo

vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la

OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de*

Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

jjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

lllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en

atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

z) clasificación ambiental A: 0,705;
aa) clasificación ambiental: 0,453;
bb) clasificación ambiental C: 0,098;
cc) clasificación ambiental ECO: 0,015;
dd) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de

complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº632 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715216 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo

6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ss) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de

esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

tt) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

y) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

z) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

aa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

bb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº633 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715222 por el que [redacted]

[redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

cc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

dd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que

supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

gg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

hh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

jj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *sssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *uuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *vvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *wwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *xxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *yyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

zzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer

las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *mmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *nnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *ppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ll) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

mm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

y) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

z) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

aa) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

bb) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria

satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ww) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

xx) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

yy) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

zz) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

www) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

xxx) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

yyy) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

zzz) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

aaaa) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

bbbb) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

lll) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

mmm) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

nnn) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ooo) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ppp) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

qqq) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento

en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

rrr) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *bbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *eeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *fffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

gggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

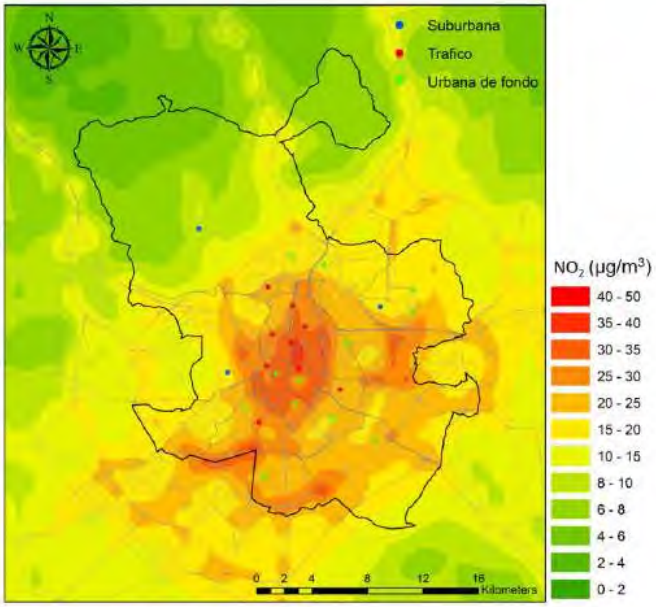

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

uuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

oo) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

pp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el*

Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

q) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

r) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas,*

animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaa) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

bbb) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

gg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

hh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

jj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

nn) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

oo) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin

etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

pp) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

qq) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

rr) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona

como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo

vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la

OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de*

Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

ee) clasificación ambiental A: 0,705;
ff) clasificación ambiental: 0,453;
gg) clasificación ambiental C: 0,098;
hh) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ii) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la

ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

d) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

m) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

n) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

o) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

p) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo

48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

y) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

z) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

aa) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

bb) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas

de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

m) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

n) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las

personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 634

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717587 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

dddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *kkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *llllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *mmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *nnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

o) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

p) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

tt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

dd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 635 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715225 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

tt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº636 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715229 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de

Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ccc) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ddd) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

kk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

ll) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

mm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

nn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente

reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 637

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715236 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de

un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

kk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

ll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

mm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

nn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la

regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

d) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
e) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
f) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *lllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *oooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *pppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrr)Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

sssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 638

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

oo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

pp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

qq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

rr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”,* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

g) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
h) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
i) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda

España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *uuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *wwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

zzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 639

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715251 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

ss) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

tt) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

uu) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

vv) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación

mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de*

Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

j) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
k) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
l) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50

eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

    Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *dddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

fffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la

ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

ww) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

xx) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

yy) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

zz) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *oooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *pppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

sssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la

Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *iiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *jjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *kkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la*

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

cc) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

dd) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ee) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ff) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española

en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eee) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

fff) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ggg) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

hhh) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

cccc) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

dddd) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

eeee) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

ffff) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

gggg) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

hhhh) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

sss) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ttt) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

uuu) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

vvv) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

www) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

xxx) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

yyy) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *vvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *zzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

aaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

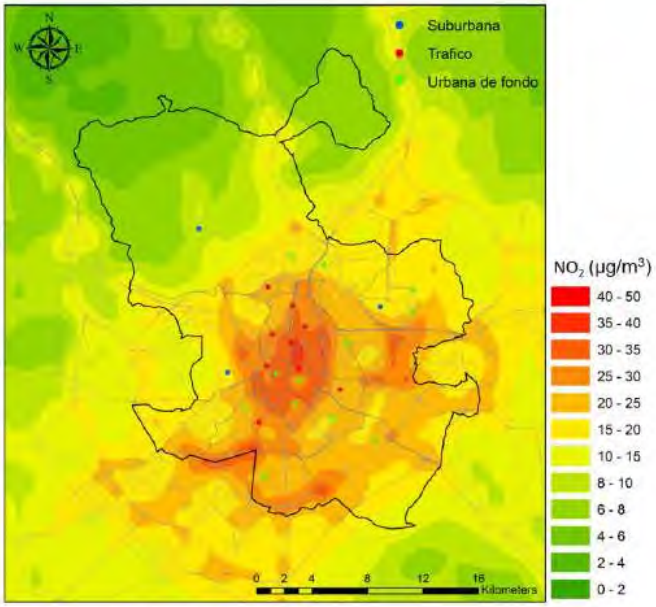

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

qqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

tt) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

uu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vv) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ww) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xx) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

s) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

t) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de

Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iii) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

jjj) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

oo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

pp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

qq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

rr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente

reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

<u>Contestación:</u>

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *eeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

fffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

aaa) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de

dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del

Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

oooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

jj) clasificación ambiental A: 0,705;

kk) clasificación ambiental: 0,453;
ll) clasificación ambiental C: 0,098;
mm) clasificación ambiental ECO: 0,015;
nn) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

e) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

q) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

r) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

s) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

t) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

cc) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

dd) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ee)"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ff) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

o) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

p) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº640

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717619 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los

vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley

7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

q) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

r) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

xx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

yy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

zz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

aaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

bbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

gg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

hh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

jj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 641

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715254 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

aaa) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

bbb) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ccc) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ddd) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

m) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
n) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
o) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

fffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 642

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 202107217626 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 17 Velocidad

Solicita incluir en el artículo 17 de la OMS una modificación para garantizar en toda la ciudad la velocidad de 30 km/h, con el fin de que los vehículos motorizados extremen la prudencia en cualquier carril y no únicamente en los multimodales.

<u>Contestación:</u>

Tal y como establece el articula, los límites máximos de velocidad, con carácter general, será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC).

Además, el punto segundo, y salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad se detalla para caso concreto.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> > a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

h) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

i) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

j) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

3ª) Alegación: artículo 85. Aparcamientos de Bicicletas, bicicletas de pedales y otros ciclos y VMP

Solicita excluir del aparcamiento de las zonas reservadas a aquellos vehículos citados en el articulado que estén ligados a actividades económicas

Contestación:

Ya se establece una reducción del porcentaje de plazas que este tipo de vehículos con actividad económica podrán utilizar, y que establece en el 50%, ya que el propio artículo expone que los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva.

El reducirlo al 100% de los casos, ocasionaría una problemática de espacio físico donde poder ubicar este tipo de vehículos, y de ahí que el porcentaje establecido se considere suficiente para la convivencia de estos vehículos con los de carácter privativo de uso personal sin actividad económica.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 87de la OMS.

Solicita que el establecimiento de las reservas se hagan en función de la poblacín existente, presencia de puntos de destino y accesos de transporte público, y no previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

5ª) Alegación: artículo 166. Bicicleta.

Solicita que como normal general que la bicicleta sea considerada un vehículo de Pleno Derecho y plenas obligaciones de la red viaria. En todo lo no previsto en este capítulo resultará de aplicación la regulación general aplicable al resto de vehículos.

Contestación:

La actual Ordenanza de Movilidad Sostenible dar un carácter prioritario a este tipo de vehículos, sin duda sostenible, regulaándolo para satisfacer su mayor uso.

Obviamente en su regulación ya se considera que es sujeto de pleno derecho y de las obligaciones establecidas en su articulado.

Por tanto no se considera necesario realizar una modificación en el texto en dicho sentido, por lo que ssta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

6ª) Alegación: artículo 167 OMS. Propone la modificación de los apartados1

Respecto al apartado 167.1 y 167.2.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(…)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.
(…)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al

Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

> *"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*
>
> *1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el*
> *de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

h) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un

elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

Respecto al 167.4 y al 167.5 se solicita suprimir la mención a que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique, que circulen por el carril más a la derecha.

Contestación:

El propio articulado da libertad de movimientos al ciclista para circular por los carriles que considere más adecuados o seguros. Sin embargo, en determinadas vías, y por motivos de seguridad o de otra índole, y de forma excepcional, se establecerá el uso obligatorio de un determinado carril.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto del artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial propone conservar la prohibición actual del uso del carril Bus por bicicletas.

Contestación:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de

calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al apartado 167.8 solicita suprimir el mismo por innecesario, pues entienden que regularlo como una excepción hace que parezca que tendrán un comportamiento diferente.

Contestación:

Efectivamente el punto 8 regula la circulación de las bicicletas en las rotondas. Se expone que sería inncesario por cuanto no sólo en las rotondas se debe reducir la velocidad ante un cliclista, si no en el conjunto de las vías.

Sin embargo, el artículo regula en su conjunto, en sus 9 apartados, cada supuesto posible en el que se pudiera encontrar la circulación de la bicicleta, y por motivos de seguridad se considera imprescindible su mantenimiento.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al apartado 167.9 solicita suprimir el mismo que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental

y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *c) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *d) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

7ª) Alegación: artículo 168 OMS.

Sobre el artículo 168 solicita mantenerlo para la convivencia de peatones y ciclistas.

<u>Contestación:</u>

Se desestima la alegación porque el artículo 170 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

8ª) Alegación: artículo 169 OMS.

Sobre el artículo 169 Solicita que Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Solicita también suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real

Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

9ª) Alegación: artículo 170 OMS. Propone dos modificaciones.

Solicita la supresión de los apartados 1 y 6 del citado artículo.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 170 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

10ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 que en cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el

semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que

giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

11ª) Alegación: Definiciones

Solicita añadir a la definición de bicicleta de pedaleo asistido que figura en el Reglamento General de Vehículos, así como la consideración como equipaje de las bicicletas plegadas, como ya ocurre en otros reglamentos.

Contestación:

No se estima porque la definición establecida es la correcta, ya que establece que es un Vehículo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

Además se recoja ya que las bicis que estén plegadas se considerarán, a todos los efectos, como un bulto de equipaje

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **ni en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**).

Solicita añadir a la definición de “carriles multimodales” como “ciclocarril o carril multimodal”

Contestación:

No se estima, porque la inclusión del término multimodal ya engloba que dichos carriles son también de uso para las bicicletas y otros vehículos de VMP.

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 643

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715256 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

eee) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

fff) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ggg) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

hhh) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

p) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
q) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
r) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos

privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *oooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *pppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *qqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *rrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *sssssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *tttttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *uuuuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

vvvvvvvvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 644

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715257 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

iii) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

jjj) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

kkk) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

lll) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

s) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
t) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
u) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda

España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *zzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,*

especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 645

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715265 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

mmm) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

nnn) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ooo) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ppp) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

v) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
w) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

x) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha

27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *gggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

hhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

llllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 646

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715269 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de

las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto

normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *pppppppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire*

establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ssssssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

tttttttttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

oo) clasificación ambiental A: 0,705;
pp) clasificación ambiental: 0,453;
qq) clasificación ambiental C: 0,098;
rr) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ss) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 647

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715273 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos

propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

III) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en

atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

tt) clasificación ambiental A: 0,705;
uu) clasificación ambiental: 0,453;
vv) clasificación ambiental C: 0,098;
ww) clasificación ambiental ECO: 0,015;
xx) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de

complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 648

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715275 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *iiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *jjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *kkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *lllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo

que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

yy) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

zz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ccc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable

afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

u) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

v) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

llllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

s) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

t) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ccc) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ddd) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

eee) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

fff) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ggg) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

hhh) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

kk) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

ll) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

mm) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

nn) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas po[redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

qqq) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

rrr) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

sss) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ttt) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *qqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ttttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxx)Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:
Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *xxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento

para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ddd) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

eee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

fff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta*

de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de

Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

w) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

x) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los*

vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del

Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *cccccccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *ddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *fffffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

gggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

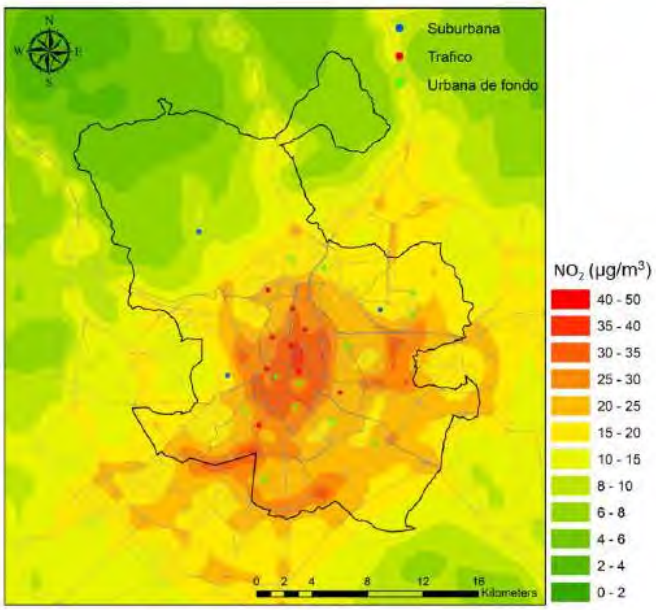

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de

Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

<u>El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal</u>, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, <u>limitaciones horarias de duración del estacionamiento</u>, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkk) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

lll) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho

fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

mmm) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

nnn) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

iiii) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

jjjj) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

kkkk) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

llll) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

mmmm) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

nnnn) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la

necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

zzz) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

aaaa) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

bbbb) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

cccc) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

dddd) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

eeee) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ffff) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1

de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado: Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:
1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado: El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ooo) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

ppp) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la

Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

qqq) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

rrr) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

oooo) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

pppp) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos

residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

qqqq) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

rrrr) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ssss) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

tttt) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

gggg) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

hhhh) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

iiii) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

jjjj) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

kkkk) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

llll) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

mmmm) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

sss) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ttt) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

ss) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

tt) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

uu) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

vv) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº649

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715946 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la*

normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

llllllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

yy) clasificación ambiental A: 0,705;
zz) clasificación ambiental: 0,453;
aaa) clasificación ambiental C: 0,098;
bbb) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ccc) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 650

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715278 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se*

implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ssssssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

tttttttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o

contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

ddd) clasificación ambiental A: 0,705;
eee) clasificación ambiental: 0,453;
fff) clasificación ambiental C: 0,098;
ggg) clasificación ambiental ECO: 0,015;
hhh) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la

garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

uuu) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

vvv) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

www) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

xxx) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

cccccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:
1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en

ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer

las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *oooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *pppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *qqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *rrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

eee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

gg) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

hh) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ii) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

jj) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria

satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

vvv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

www) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xxx) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

uuuu) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

vvvv) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

wwww) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

xxxx) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

yyyy) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

zzzz) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

nnnn) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

oooo) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

pppp) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

qqqq) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

rrrr) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ssss) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento

en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

tttt) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de

Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

www) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada

en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire*

y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

jjjjjjjjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

lllllllllllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a

partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

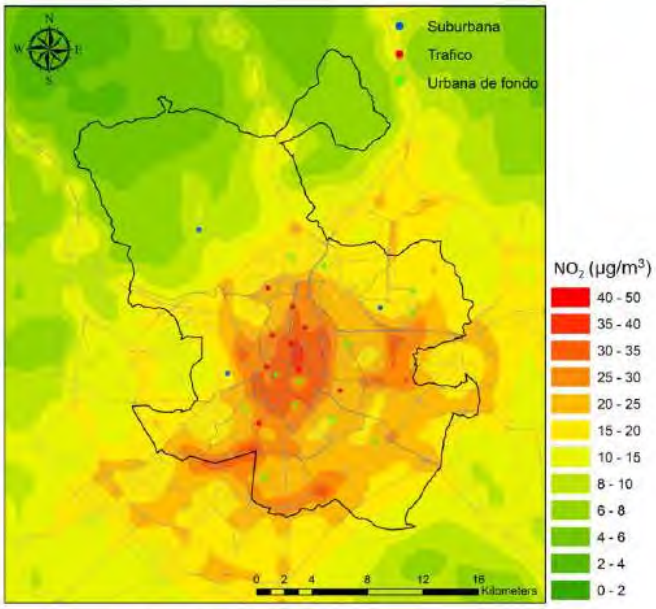

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

wwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

iii) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

jjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

lll) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

y) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

z) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de

Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyy) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

zzz) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

ww) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

xx) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

yy) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

zz) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente

reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

fff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación

de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ssssssssssssssssss)Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

ttttttttttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

jjj) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del

Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ccccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

dddddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en

atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

iii) clasificación ambiental A: 0,705;
jjj) clasificación ambiental: 0,453;
kkk) clasificación ambiental C: 0,098;
lll) clasificación ambiental ECO: 0,015;
mmm) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de

complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

f) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

u) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

v) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

w) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

x) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

gg)*"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

hh) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ii) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

jj) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

q) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

r) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº651

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717702 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllllllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ssssssssssssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

u) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

v) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

iii) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

jjj) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

kkk) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

lll) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

mmm) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

nnn) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

oo) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

pp) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

qq) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

rr) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la

movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

yyy) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

zzz) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

aaaa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

bbbb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ttttttttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:
1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección*

de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*
>
> *3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato

favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvvvvvvvvvv)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

xxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

kkk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

lll) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

kk) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

ll) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

mm) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

nn) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaa) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

bbbb) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

cccc) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

dddd) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto

frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ccccc) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

ddddd) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

fffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

uuuu) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

vvvv) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

wwww) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

xxxx) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

yyyy) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

zzzz) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

aaaaa) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccccccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ddddddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *fffffffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

gggggggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyy)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

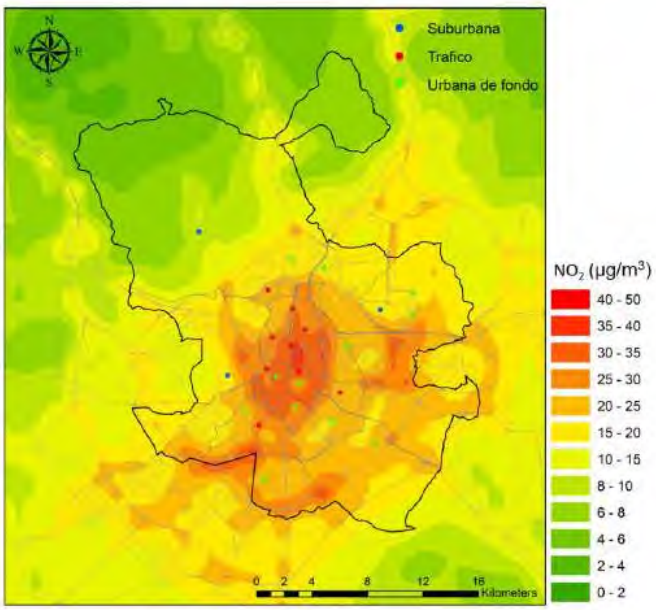

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ccccccccccccc)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

nnn) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ppp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

aa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

bb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas,*

animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeee) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ffff) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

aaa) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

bbb) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ccc) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ddd) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores

límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *lllllllllllllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

oooooooooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sssssssssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales

que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

qqq) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

nnn) clasificación ambiental A: 0,705;

ooo) clasificación ambiental: 0,453;
ppp) clasificación ambiental C: 0,098;
qqq) clasificación ambiental ECO: 0,015;
rrr) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

g) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

y) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

z) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

aa) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

bb) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

kk) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

ll) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón

imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

mm) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

nn) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

s) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

t) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas

invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº652

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ddddddddddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

fffffffffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggggggggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

lllllllllllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

w) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

x) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ooo) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ppp) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

qqq) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

rrr) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

sss) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ttt) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

ss) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

tt) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

uu) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

vv) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 653

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717719 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Preámbulo

Se estima oportuno añadir a este Preámbulo los objetivos de actuación contra el Cambio Climático.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *oooooooooooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

pppppppppppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ssssssssssssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttttttttttttttttttttt)Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación: Velocidad

Deberían implementarse medidas para que cumplieran los límites de velocidad como la instalación de cámaras de control de velocidad en carriles 30, en las vías con dos o más carriles de circulación por sentido.

Contestación:

La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***

De igual modo, la OMS pretende una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano. Con este fin, la Policía Municipal realiza permanentemente controles de velocidad con radares móviles, de forma aleatoria, que permiten el control de velocidad establecidas por la Dirección General de Tráfico. De igual modo, la semaforización de las calles impide los excesos de velocidad de los vehículos en todas las vías de circulación de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación: Zonas y vías peatonales

Contestación: se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

4ª) Alegación. Regulación general de Bajas Emisiones de Especial Protección

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

***Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5º) Alegación: Medidas extraordinarias de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico en episodios de congestión y grave congestión de tráfico.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.
No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte.

Además, en episodios de congestión y grave congestión de tráfico, los protocolos exigen la reducción drástica de la circulación y el uso del transporte público.

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6ª) Alegación: Régimen jurídico áreas peatonalizadas

Debe añadirse "las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán de la autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. De exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona"

Contestación: Las autorizaciones de las ocupaciones de las vías urbanas se orientan y determinan por la ordenación de los flujos en las zonas peatonalizadas sin excepciones por el interés general. Por esta razón, cualquier actuación esporádica de carácter cultural, educativo o artístico, o de cualquier tipo, en espacios de uso peatonal requerirán de la previa autorización municipal.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6º) Alegación: Señalización de las ocupaciones.

Se considera sustituir el enunciado por un cuarto punto "en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Contestación: Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7º) Alegación: Autobuses

Eliminar que el servicio de parada extraordinaria sea "en determinadas líneas de autobuses".

Contestación: La Empresa Municipal de Autobuses se regula como transporte regular de viajeros, según la legislación estatal, autonómica y municipal. En la misma, se establece un régimen de paradas reglado con el fin de preservar la eficacia y eficiencia del servicio. De manera excepcional, se ha establecido la novedad de permitir determinadas paradas extraordinarias en algunas líneas nocturnas de autobuses em aquellas situaciones que se consideren oportunas y recomendables.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

8º) Alegación: Prohibiciones de aparcamiento

Contestación:

La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

h) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

cc) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

dd) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ee) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ff) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

a) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c). 1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

b) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

c) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes

y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

d) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

"Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las

necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

9º) Alegación: Servicio de Estacionamiento Regulado

Contestación:

Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de*

vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hhhh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de

Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

iiii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jjjj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ggggg) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

hhhhh) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto-frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

iiiii) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

jjjjj) el "efecto-frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

kkkkk) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

lllll) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo, la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

bbbbb) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se

realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ccccc) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ddddd) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

eeeee) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

fffff) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ggggg) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

hhhhh) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

.

10ª) Alegación: Reservas para motocicletas, ciclomotores de dos o tres ruedas y vehículos de movilidad personal

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2, 72 7 75 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

i) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

gg) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

hh) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ii) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

jj) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

e) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

f) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

g) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

h) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

c) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

d) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público. La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos. Además, el Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

11ª) Alegación: Señalización y procedimiento

Se instalarán elementos se segregación y protección respecto de otros espacios de aparcamiento

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2, 72 7 75 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

j) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

kk) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

ll) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

mm) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

nn) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

i) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

j) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

k) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

l) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

e) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

f) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público. La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos. Además, el Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

13ª) Alegación: Aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio

Se propone añadir "los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible y a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta"

Contestación: los aparcamientos disuasorios, dada su naturaleza, siempre se construyen cerca de nudos de transporte con el fin de permitir e incentivar el uso del transporte público a los usuarios de dichos aparcamientos. De igual modo, su configuración sitúa los aparcabicibletas cerca de la entrada con el fin de garantizar la seguridad de los ciclistas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

14ª) Alegación: detención adelantada de las bicicletas

Permitir la detención adelantada de las bicicletas para rebasar la línea de detención semafórica

Contestación: la declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón. Por esta razón, permitir la detención adelantada de las bicicletas generaría con un conflicto con los peatones al igual que supondría una infracción de tráfico al cruzar con el semáforo en rojo, hecho punible para todo tipo de vehículos sin excepción.

15ª) Alegación: suprimir la obligación de llevar el casco obligatorio para los ciclistas profesionales

Contestación: la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

> ***"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

> *"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*
>
> *1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el*
> *de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Con esta pretensión, se establece la obligación de llevar caso a los ciclistas profesionales, conocidos como ryders, que ni entrenan ni compiten, por ser los que más tiempo utilizan la bicicleta aumentando considerablemente los posibles accidentes que pudieran sufrir.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**

16ª) Alegación: prohibición de circulación de camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M-30 y sus enlaces y de camiones de más de doce toneladas por el interior de ZBDEDEP Distrito Centro

Contestación: la necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ffffffffffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

llllllllllllllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por estas razones, ya existen unas limitaciones horarias de circulación de los camiones en las zonas señaladas aunque no su prohibición.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**

17ª) Alegación: requisitos medioambientales acústicos

Incluir que los vehículos ambientales de gestión directa de servicios municipales deben limitar su franja de operación al periodo de día, evitando ruido nocturno, si no cumplen con los niveles sonoros.

Contestación: con el fin de preservar los derechos medio ambientales de los vecinos, los nuevos pliegos de los contratos de limpieza y de recogida de residuos adjudicados por el Ayuntamiento de Madrid, establecen la obligación de que los vehículos deben ser eléctricos o ECO. Por tanto, los requisitos medioambientales acústicos estarán plenamente garantizados.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 654

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716001 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Punto 1º

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

oooooooooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pppppppppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssssssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tttttttttttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por

España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

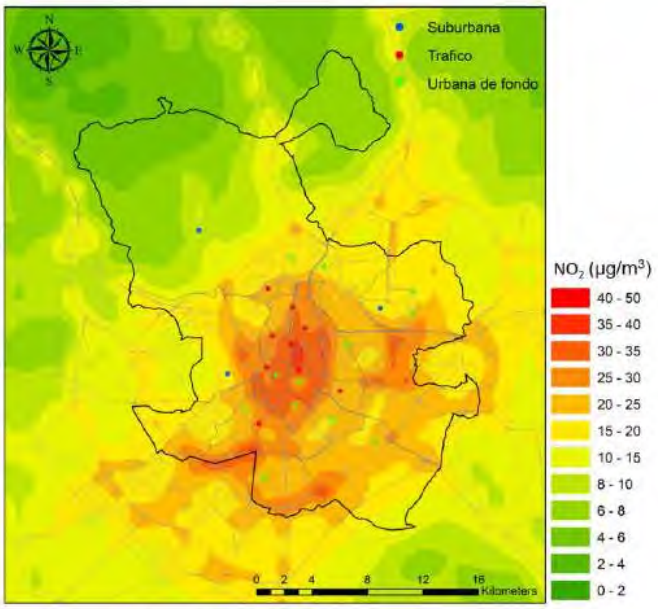

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de

nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 2º

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial,

conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccccccccccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddddddddddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *oooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *pppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

y) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

z) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

uuu) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

vvv) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

www) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

xxx) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

yyy) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

zzz) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

ww) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

xx) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

yy) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

zz) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

Punto 3º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de

los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio*

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

rrr) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

sss) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico,

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 4º

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha

regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkk) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

llll) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

eee) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

fff) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ggg) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

hhh) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Punto 5º

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza*

Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmm) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

nnnn) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de

Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

oooo) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

pppp) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ooooo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

ppppp) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

iiiii) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se

realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

jjjjj) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

kkkkk) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

llll) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

mmmmm) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

nnnnn) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ooooo) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Punto 6º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

*atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ttt) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

uuu) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

oo) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

pp) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

qq) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

rr) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 7º

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas

el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

sss) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos

a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

www) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y

su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

cc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés

general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

dd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Punto 8º

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

cccc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

dddd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

eeee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ffff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

fffffffffffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

gggggggggggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllllllllllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 9º

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

oooooooooooooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppppppppppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssssssssssssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttttttttttttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en

atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

sss) clasificación ambiental A: 0,705;
ttt) clasificación ambiental: 0,453;
uuu) clasificación ambiental C: 0,098;
vvv) clasificación ambiental ECO: 0,015;
www) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de

complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

gggg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

hhhh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

iiii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

jjjj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccccccccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddddddddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:
1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de

Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

vvv) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

www) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ss) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

tt) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

uu) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

vv) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los

apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

sssss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ttttt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uuuuu) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

vvvvv) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

wwwww) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xxxxx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ppppp) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

qqqqq) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

rrrrr) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

sssss) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ttttt) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

uuuuu) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

vvvvv) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1

de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que D. Antonio Francisco Babiano de los Santos formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *gggggggggggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

llllllllllllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooooooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

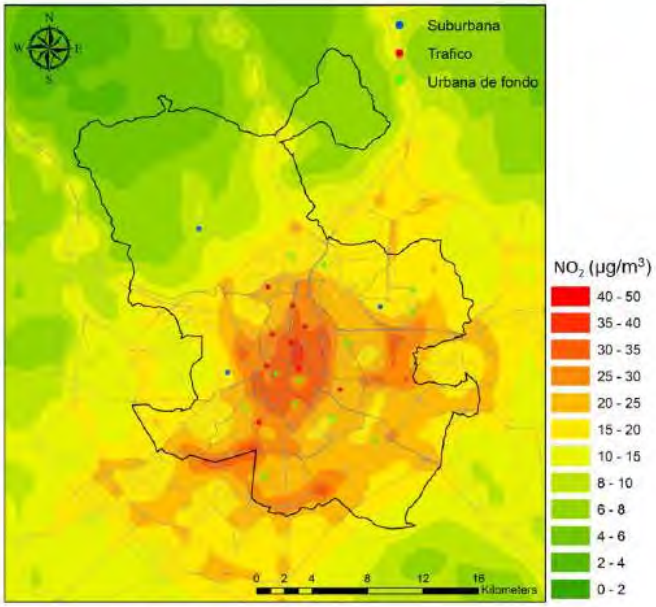

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los*

vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

xxx) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

yyy) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los*

artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaa) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ee) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ff) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018

prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- <u>Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:</u>

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, <u>el de estacionamiento</u>, el deportivo y el lúdico, <u>y hacerlos compatibles de forma equilibrada con</u> la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el

vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

iii) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

jjj) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

kkk) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

lll) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas po[redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

xxx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

yyy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial

contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores

límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *pppppppppppppppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

sssssssssssssssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ttttttttttttttttttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

zzz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

aaaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

bbbb) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccccccccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

xxx)clasificación ambiental A: 0,705;

yyy) clasificación ambiental: 0,453;
zzz) clasificación ambiental C: 0,098;
aaaa) clasificación ambiental ECO: 0,015;
bbbb) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

k) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

oo) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

pp) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

qq) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

rr) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

m) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

n) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón

imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

o) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

p) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

g) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

h) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas

invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 655

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717784 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllllllllllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooooooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

aa) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

bb) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

aaaa) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

bbbb) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

cccc) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

dddd) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

eeee) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ffff) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

aaa) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

bbb) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ccc) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ddd) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *sssssssssssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *tttttttttttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,*

especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrr)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

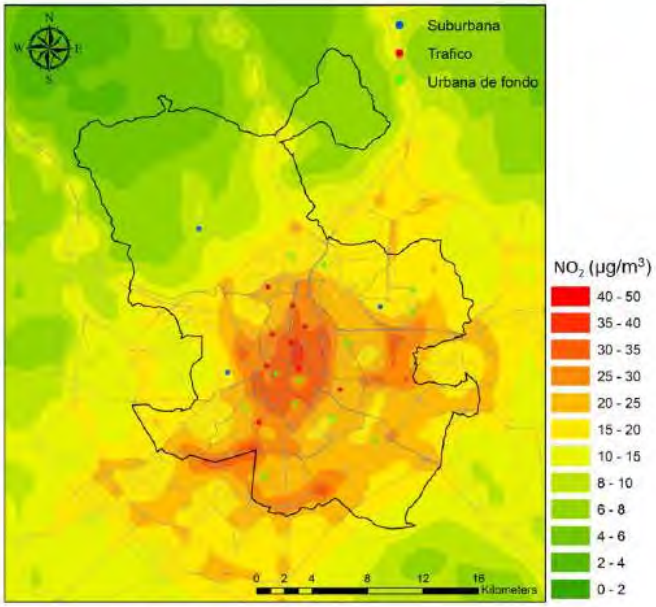

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

cccccccccccccccccccccccccc)Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ddddddddddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffffffffffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggggggggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

cc) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

dd) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

gggg) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

hhhh) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

iiii) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

jjjj) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

kkkk) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

llll) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

eee) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

fff) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ggg) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

hhh) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

cccc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

dddd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha

regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwww) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

xxxx) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

mmm) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes,

aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

nnn) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ooo) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ppp) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zzzz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaaaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbbbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaaa) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

bbbbbb) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

cccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

dddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

wwwww) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

xxxxx) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

yyyyy) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

zzzzz) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

aaaaaa) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

bbbbbb) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

cccccc) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección*

de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

eeee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ffff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ww) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

xx) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

yy) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

zz) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

cccc) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

dddd) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de*

personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ffff) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe

justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

gg) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

hh) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

kkkk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

llll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

mmmm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

nnnn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”,* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

lllllllllllllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 656

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde

el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715282 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ssssssssssssssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *tttttttttttttttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

cccc) clasificación ambiental A: 0,705;
dddd) clasificación ambiental: 0,453;
eeee) clasificación ambiental C: 0,098;
ffff) clasificación ambiental ECO: 0,015;
gggg) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan

Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 657

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715284 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ccccccccccccccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *ddddddddddddddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio*

ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffffffffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ggggggggggggggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

hhhh) clasificación ambiental A: 0,705;
iiii) clasificación ambiental: 0,453;
jjjj) clasificación ambiental C: 0,098;
kkkk) clasificación ambiental ECO: 0,015;
llll) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 658

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715305 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *llllllllllllllllllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y*

de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooooooooooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppppppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

mmmm) clasificación ambiental A: 0,705;
nnnn) clasificación ambiental: 0,453;
oooo) clasificación ambiental C: 0,098;
pppp) clasificación ambiental ECO: 0,015;
qqqq) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 659

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715310 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:
1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 660

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715312 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ssssssssssssssssssssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ttttttttttttttttttttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

rrrr) clasificación ambiental A: 0,705;
ssss) clasificación ambiental: 0,453;
tttt) clasificación ambiental C: 0,098;
uuuu) clasificación ambiental ECO: 0,015;
vvvv) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un

vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental

que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 661

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715315 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ccccccccccccccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ddddddddddddddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee)Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ffffffffffffffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggggggggggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ffffffffffffffffff)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

wwww) clasificación ambiental A: 0,705;
xxxx) clasificación ambiental: 0,453;
yyyy) clasificación ambiental C: 0,098;
zzzz) clasificación ambiental ECO: 0,015;
aaaaa) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 662

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715326 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de*

contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllllllllllllllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooooooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppppppppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssssssssssssssssssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *llllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ee) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ff) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

mmmm) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

nnnn) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

oooo) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

pppp) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

qqqq) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

rrrr) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

iii) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

jjj) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

kkk) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

lll) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 663

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715329 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial,*

conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ttttttttttttttttttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *oooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *pppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

gg) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

hh) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ssss) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

tttt) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

uuuu) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

vvvv) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

wwww) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

xxxx) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

mmm) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

nnn) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ooo) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ppp) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº664 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715335 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018

prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ccccc) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ddddd) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el

vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

qqq) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

rrr) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

sss) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ttt) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 665 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715339 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el

distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccccccccccccccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

dddddddddddddddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fffffffffffffffffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggggggggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ii) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

jj) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

yyyy) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

zzzz) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aaaaa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bbbbb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ccccc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ddddd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

qqq) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

rrr) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

sss) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ttt) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 666

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716292 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

lllllllllllllllllllllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

oooooooooooooooooooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppppppppppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sssssssssssssssssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttttttttttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

***Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia*

de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero":

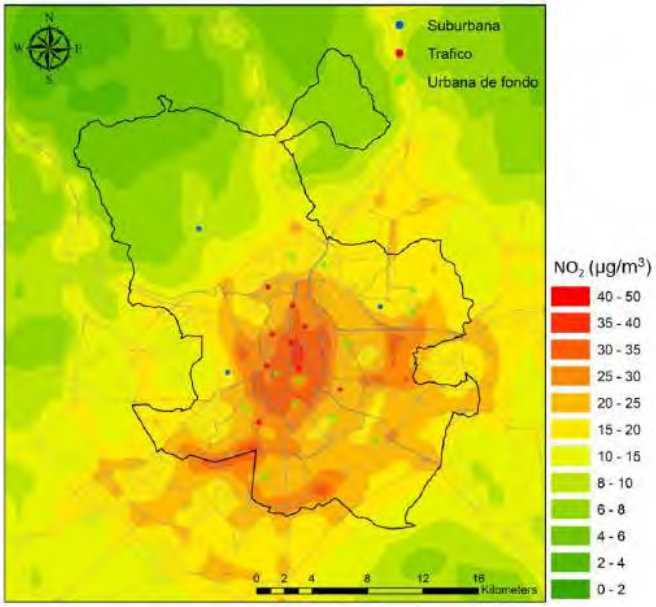

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo, la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

a) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

b) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

c) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

eeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

kk) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ll) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

eeeee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

fffff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ggggg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hhhhh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

iiiii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jjjjj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio

ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

uuu) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

vvv) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

www) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

xxx)y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

3ª) Alegación:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

Propone que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas

de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *d) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *e) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *f) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *g) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *h) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

i) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

j) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

k) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

l) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

gggg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

hhhh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

iiii) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

Y se propone para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Solicita prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

kkkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeeee) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

fffff) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de

2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

uuu) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

vvv) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

www) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

xxx) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

6ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ggggg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hhhhh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los

apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

iiiii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jjjjj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oooooo) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

pppppp) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

dddddd) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

eeeeee) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ffffff) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

gggggg) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

hhhhhh) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

iiiiii) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

jjjjjj) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1

de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Propone prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

llll) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

mmmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

aaa) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

bbb) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ccc) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ddd) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

8ª) Alegación:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, y se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

Se propone permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre,

de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:
1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *tttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

uuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

9ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

wwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

hhhh) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

iiii) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

jjjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkkk) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en

los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

llll) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ii) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

jj) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

10ª) Alegación:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

l) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

ss) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

tt) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

uu) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

vv) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

q) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

r) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

s) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

t) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

i) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

j) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

"Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

11ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

oooo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

pppp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

qqqq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

rrrr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento

de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación

medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En cuanto a la indicación que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

m) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

n) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

o) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

p) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

q) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

r) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

s) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

t) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

u) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

12ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *v) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *w) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *x) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *y) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *z) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *aa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

bb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

cc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

dd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

bbbbb) clasificación ambiental A: 0,705;
ccccc) clasificación ambiental: 0,453;
ddddd) clasificación ambiental C: 0,098;
eeeee) clasificación ambiental ECO: 0,015;
fffff) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº667 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715341 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mm)Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *llllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

mm) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

nn) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kkkkk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

llll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mmmmm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nnnnn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ooooo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ppppp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

yyy) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

zzz) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aaaa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bbbb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº668 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715343 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

oo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *oooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *pppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

oo) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

pp) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qqqqq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rrrrr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

sssss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ttttt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uuuuu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vvvvv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cccc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

dddd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

eeee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ffff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº669 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715345 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

qq) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

rr) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

wwwww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

xxxxx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

yyyyy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

zzzzz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

aaaaaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

bbbbbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

gggg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

hhhh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

iiii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

jjjj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 670 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715349 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

nnnn) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

oooo) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial

contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 671 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715357 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *dddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

pppp) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

qqqq) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº672 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717894 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de

Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkk) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

lllll) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

yyy) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

zzz) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

aaaa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

bbbb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente

reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 673

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715365 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *fff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *hhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *iii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

jjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

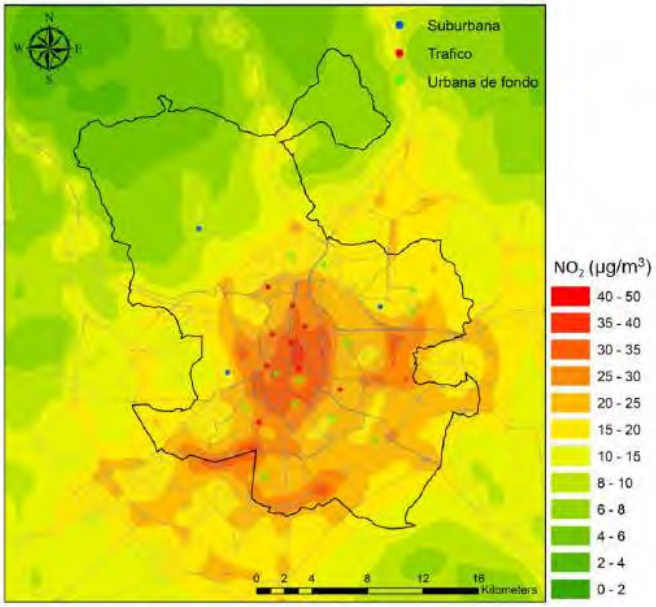

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº674 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715373 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nnnnn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

cccc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

dddd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

eeee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ffff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 675 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715376 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

<u>Contestación:</u>

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

rrrr) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ssss) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación

de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 676 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715378 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

tttt) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

uuuu) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial

contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 677 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715385 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

vvvv) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

wwww) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 678

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716078 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la

finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

ssss) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

tttt) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

uuuu) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

vvvv) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

y) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
z) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
aa) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

sss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

www) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del*

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 679 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715389 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

xxxx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

yyyy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 680 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715976 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

m) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

ww) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

xx) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

yy) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

zz) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

u) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

v) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón

imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

w) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

x) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

k) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

l) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas

invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 681

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715392 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley

7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *yyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *zzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *aaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *bbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *cccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

dddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

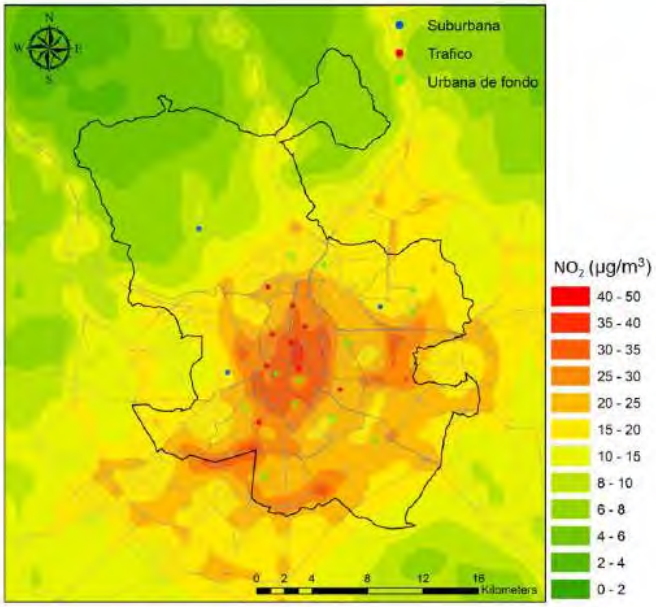

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 682

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715395 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *gggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *hhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *iiii)Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *jjjj)Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *kkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

llll)Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

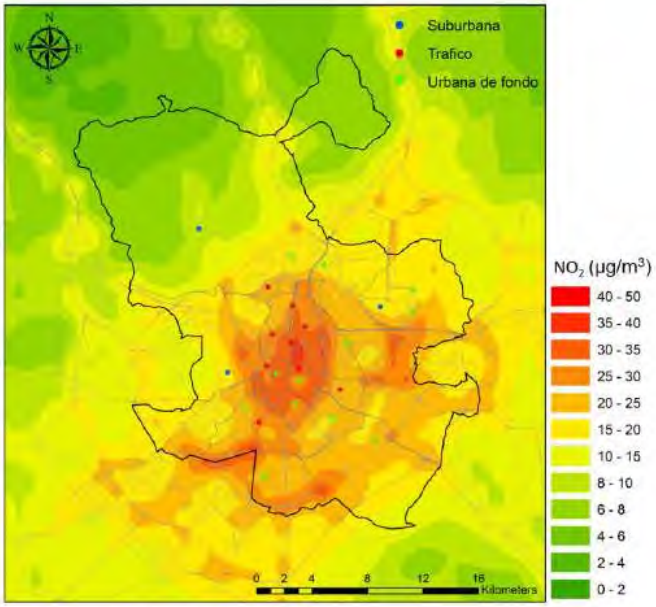

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº683 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716086 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial,

conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

pppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ssss)Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

tttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *llllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ss) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

tt) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

cccccc) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

dddddd) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

eeeeee) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ffffff) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

gggggg) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

hhhhhh) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

kkkk) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

llll) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

mmmm) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

nnnn) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 684

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715399 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *yyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *zzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *aaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *bbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

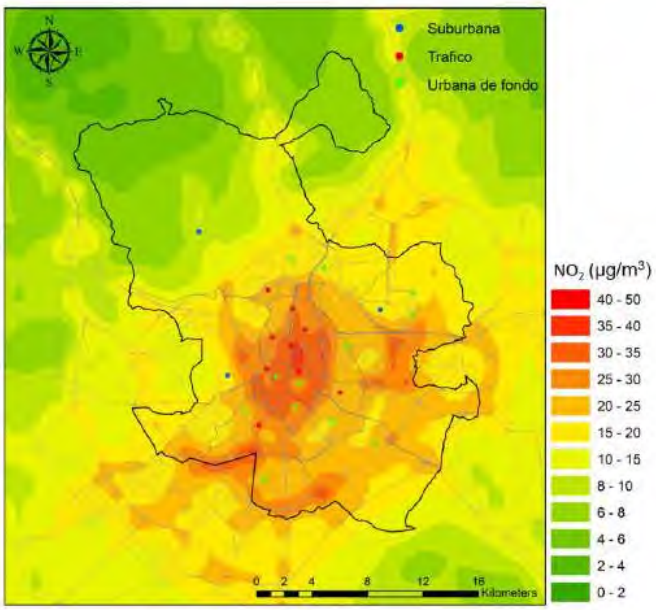

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 685

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715401 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley

7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *hhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *iiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *jjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *kkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *lllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *mmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

nnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

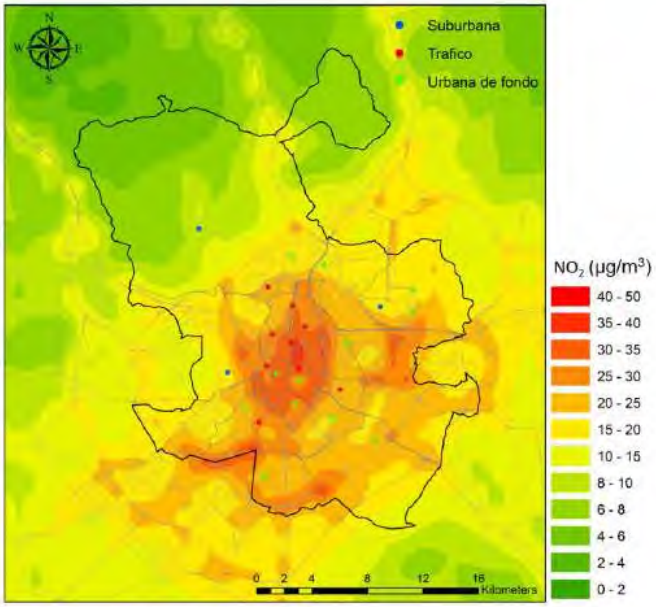

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 686

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715403 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *qqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *rrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *sssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *ttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

uuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

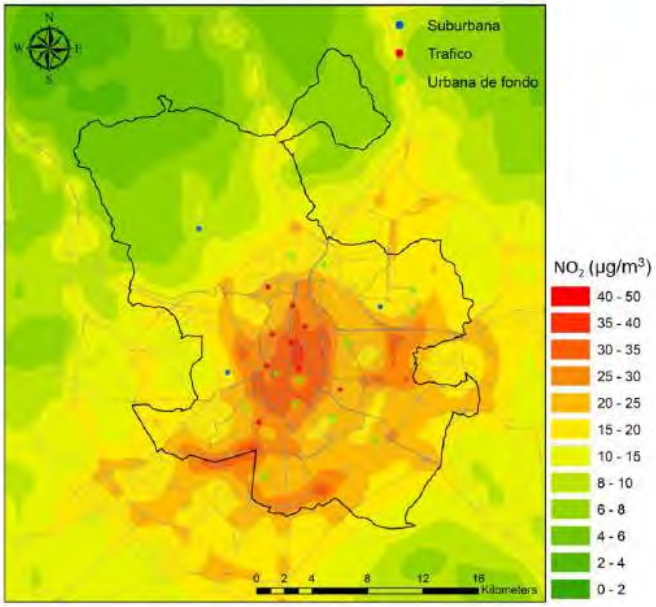

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 687

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716095 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *bbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *cccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

dddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

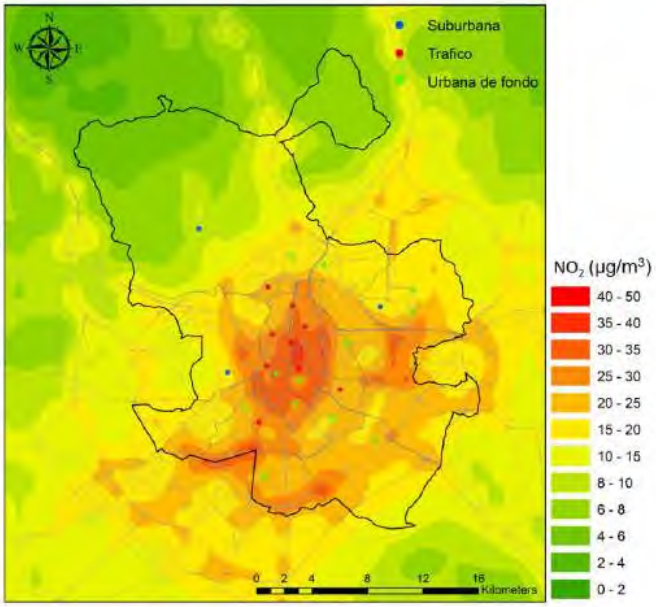

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 688 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717973 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

zzzz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

aaaaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 689

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715405 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *iiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *jjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *kkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

llllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

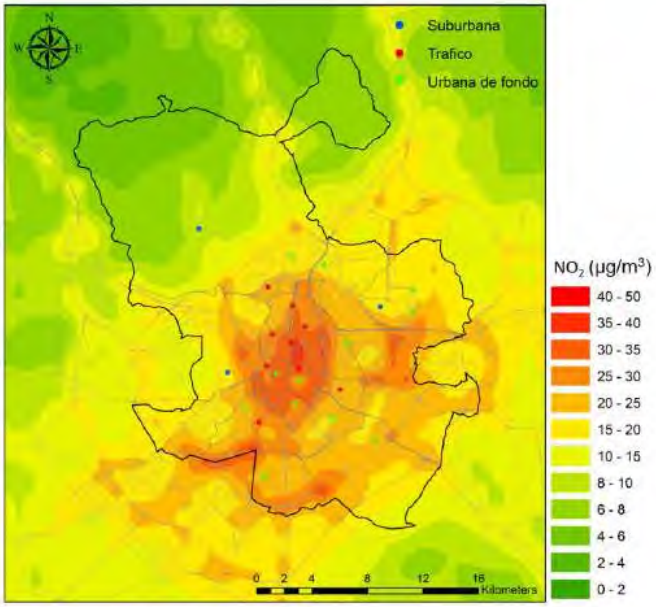

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 690

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715406 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *rrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *tttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *uuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *vvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *wwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

xxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

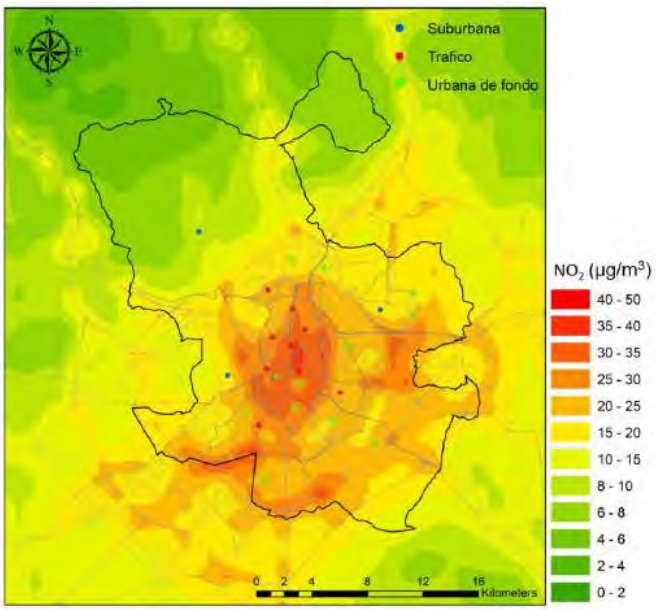

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

2ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiii)Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad

con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

uu) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa

comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

vv) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

iiiiii) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

jjjjjj) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

kkkkkk) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

llllll) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

mmmmmm) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

nnnnnn) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

oooo) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

pppp) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

qqqq) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

rrrr) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

3ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbbbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ccccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

4ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con*

discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ooooo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ppppp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

gggg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

hhhh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

iiii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el

cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

jjjj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

sssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeeeeee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

fffffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

gggggggg) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

hhhhhhh) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiiiiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjjjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

kkkkkk) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

llllll) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

mmmmmm) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

nnnnnn) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

oooooo) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

pppppp) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

qqqqqq) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

6ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ddddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

eeeee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

eee) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

fff) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ggg) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

hhh) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

7ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *dddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *ffffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo

que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

mmmm) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

nnnn) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

oooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

pppp) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en

los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

kk) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ll) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

8ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

wwww) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

xxxx) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una

prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

yyyy) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

zzzz) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la

prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

9ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada

en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire*

y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

jjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

lllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en

atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

ggggg) clasificación ambiental A: 0,705;
hhhhh) clasificación ambiental: 0,453;
iiiii) clasificación ambiental C: 0,098;
jjjjj) clasificación ambiental ECO: 0,015;
kkkkk) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

n) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

o) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

p) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

q) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

r) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b). 6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

y) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c). 1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

z) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas

con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

aa) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

bb) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

m) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

n) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

aaaaa) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

bbbbb) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ccccc) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ddddd) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una

especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

c) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

d) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

o) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

p) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

q) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

r) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:
1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11),

de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

rrrr) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ssss) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

tttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza*

Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuuu) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

mm) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

nn) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos*

especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los*

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

fffff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ggggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha

regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

kkkk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

llll) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

mmmm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

nnnn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A

según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

e) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

f) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

g) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

h) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kkkkkkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

llllllll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mmmmmmm) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público

colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

nnnnnnn) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

oooooooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ppppppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- <u>Ventajas de la regulación de SER:</u>

rrrrrr) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad

media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ssssss) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

tttttt) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

uuuuuu) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

vvvvvv) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

wwwwww) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

xxxxxx) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

o) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

p) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

q) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

r) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

lllll) clasificación ambiental A: 0,705;
mmmmm) clasificación ambiental: 0,453;
nnnnn) clasificación ambiental C: 0,098;
ooooo) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ppppp) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio*

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

o) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

p) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

q) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

r) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ww) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

xx) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ooooooo) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

pppppp) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

qqqqqq) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

rrrrrr) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ssssss) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

tttttt) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

ssss) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

tttt) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

uuuu) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

vvvv) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

o) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

p) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

q) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

r) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

d) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;
e) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

f) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

c) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

d) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

iii) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

jjj) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

kkk) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

lll) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 691

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716103 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

c) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

d) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *o) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *p) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
>
> *q) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
>
> *r) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

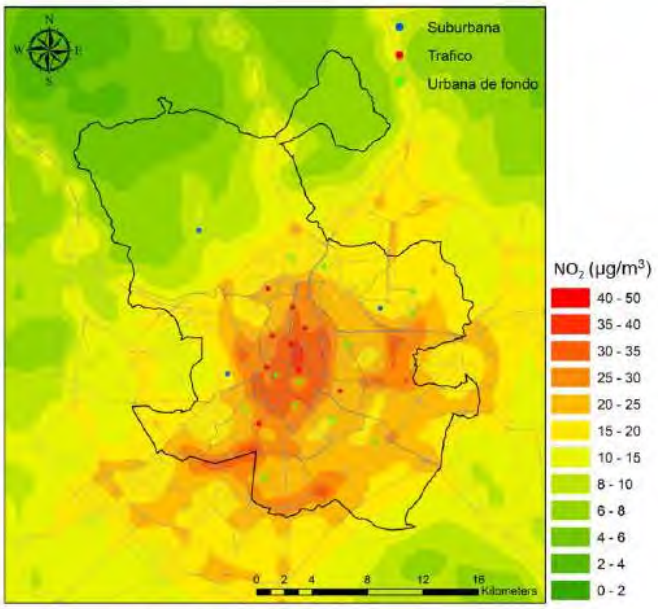

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de

nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al

objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 692

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715408 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Punto 1º

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *sssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

uuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

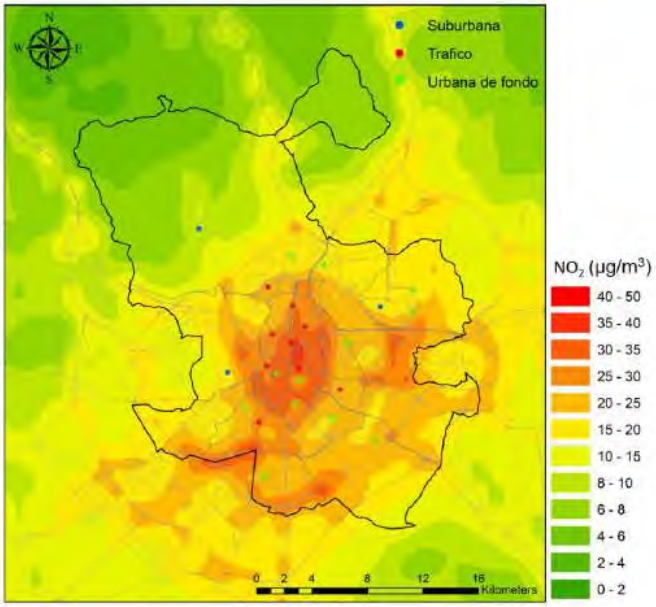

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 2º

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho

fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.
2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttttttt)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de

la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

yy) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

zz) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

uuuuuu) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

vvvvvv) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

wwwwww) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

xxxxxx) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

yyyyyy) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

zzzzzz) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

wwww) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

xxxx) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

yyyy) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

zzzz) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

Punto 3º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iiiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la

LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 4º

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwww) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

xxxxx) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

oooo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

pppp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que

supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

qqqq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

rrrr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Punto 5º

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zzzzz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaaaaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbbbbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

qqqqqqq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

rrrrrrr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

sssssss) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

tttttt) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

uuuuuuu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

vvvvvvv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

yyyyyy) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

zzzzzz) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

aaaaaaa) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

bbbbbbb) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

cccccc) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

dddddd) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

eeeeeee) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Punto 6º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjjjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

kkkkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

mmm) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

nnn) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ooo) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los

vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ppp) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 7º

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

fffffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

wwww) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

xxxx) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se*

determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

yyyy) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzzz) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaaa) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

oo) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

pp) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Punto 8º

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y

circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

eeeee) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

fffff) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ggggg) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

hhhhh) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se*

implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 9º

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física

así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *tttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *uuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *vvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *wwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

xxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

qqqqq) clasificación ambiental A: 0,705;
rrrrr) clasificación ambiental: 0,453;
sssss) clasificación ambiental C: 0,098;
ttttt) clasificación ambiental ECO: 0,015;
uuuuu) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la*

normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 693

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715436 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *eeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

fffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

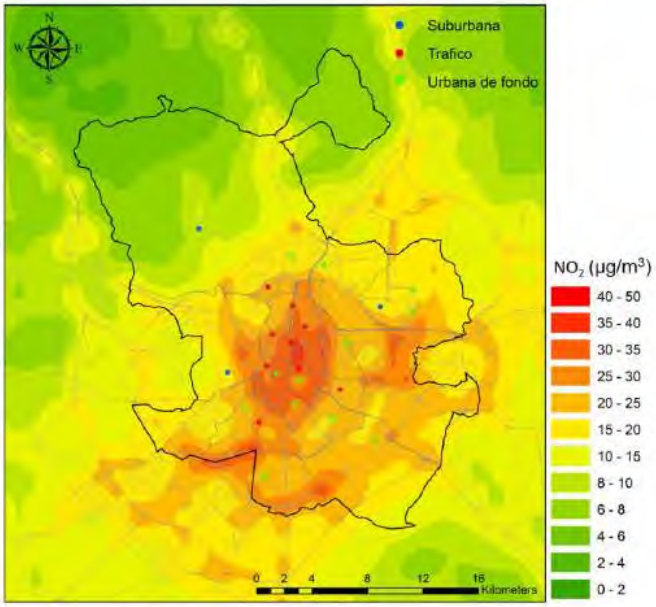

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 694

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715487 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *lllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *mmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *nnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *oooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *pppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

qqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad

con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

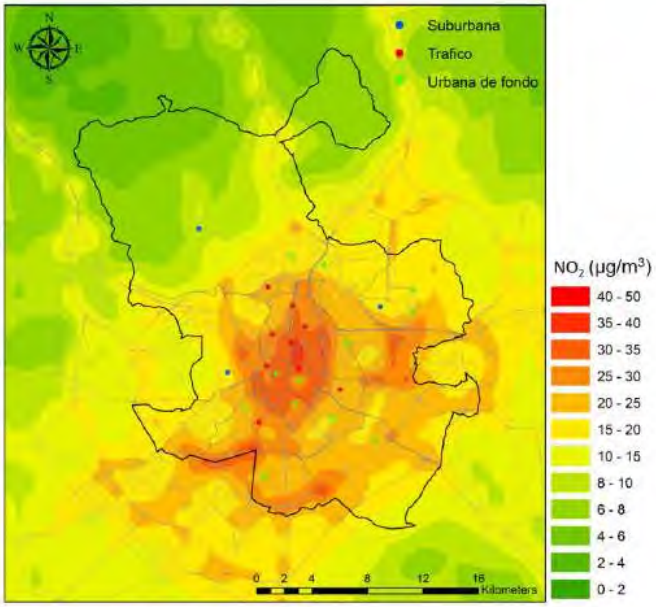

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 695

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716110 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

iiiii) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

jjjjj) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

kkkkk) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

lllll) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

bb) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
cc) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
dd) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

wwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccc)Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del*

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº696 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715492 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

dddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeeeeeeeee)Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

fffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

lllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del*

Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

aaa) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

bbb) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por

tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

aaaaaaa) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

bbbbbbb) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ccccccc) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ddddddd) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

eeeeeee) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

fffffff) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de

dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

aaaaa) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

bbbbb) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ccccc) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ddddd) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 697 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715496 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores

límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *oooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

pppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

sssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los

vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

lllll) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

mmmmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

nnnnn) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de

análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 698 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716118 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

<u>Contestación:</u>

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llllllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

qqq) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

rrr) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

sss) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ttt) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 699

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716125 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la

movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

mmmmm) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

nnnnn) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ooooo) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ppppp) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

ee) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
ff) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
gg) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de

Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la

ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *vvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *wwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *xxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *yyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *zzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *aaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

bbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 700

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716128 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

qqqqq) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

rrrrr) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

sssss) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ttttt) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

hh) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.

ii) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

jj) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica,*

que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

fffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

llllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ssssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ttttttttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 701

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716131 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

bbbbb) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ccccc) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ddddd) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeeee) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

fffff) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la

Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

qq) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

rr) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 702 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718055 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

rrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 703

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716132 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y

circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

uuuuu) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

vvvvv) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

wwwww) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

xxxxx) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

kk) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.

ll) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

mm) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos

privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *oooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *pppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *rrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *ssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *tttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

uuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 704 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715506 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

lllllllllllllllllllllllll) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

sssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 705

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715510 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccccc) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

dddddd) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

ssss) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

tttt) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

uuuu) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

vvvv) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 706 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716138 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

<u>Contestación:</u>

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación

de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 707

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] l Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715515 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las*

necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeeeee) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro

externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

ffffff) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

gggggg) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

hhhhhh) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

wwwwwww) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

xxxxxxx) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

yyyyyyy) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

zzzzzzz) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

aaaaaaaa) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

bbbbbbbb) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

fffffff) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

gggggggg) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

hhhhhhh) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

iiiiiii) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

jjjjjjj) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

kkkkkkk) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

lllllll) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad

reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 708 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715533 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttttttttttttt)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

wwwww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xxxxx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

uuu) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

vvv) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

www) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

xxx) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 709

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715536 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 710

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716147 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

yyyyy) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

zzzzz) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

aaaaaa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

bbbbbb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

nn) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
oo) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
pp) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos

privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *wwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *xxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *yyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *zzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *cccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 711

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715539 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

lllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

fffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50*

microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero":

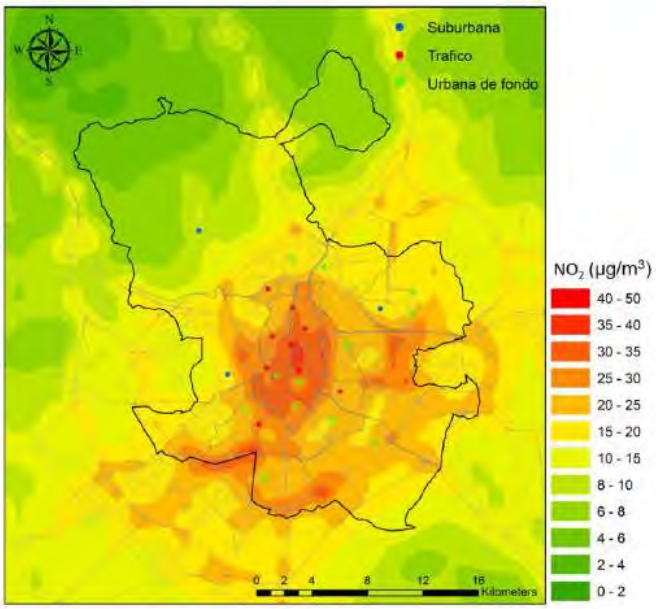

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la

calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 712

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715542 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ccccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ggggg) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

hhhhh) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria*

tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

iiiii) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

jjjjj) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkkkk) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ss) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

tt) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 713

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716165 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según

su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 714 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715544 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

s) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

aaa) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

bbb) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ccc) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ddd) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

cc) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

dd) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ee)"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ff) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

o) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

p) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a

motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 715

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715547 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la

movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

cccccc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

dddddd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

eeeeee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ffffff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

qq) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.

rr) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

ss) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO_2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de

Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la

ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *oooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *pppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *ssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *tttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

uuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

ggggggg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

hhhhhh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una

prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

iiiiii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

jjjjjj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la

prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad*

Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

zzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

cccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los

vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de

Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas po[redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que[redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección*

de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yyyyy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zzzzz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

yyy) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

zzz) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

aaaa) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

bbbb) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

jjjjjj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kkkkkk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

llllll) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

cccccccc) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ddddddd) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

eeeeeeee) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

ffffffff) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

gggggggg) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

hhhhhhhh) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio

público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

mmmmmmm) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

nnnnnnn) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

oooooo) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

pppppp) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

qqqqqqq) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

rrrrrrr) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

sssssss) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

lllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

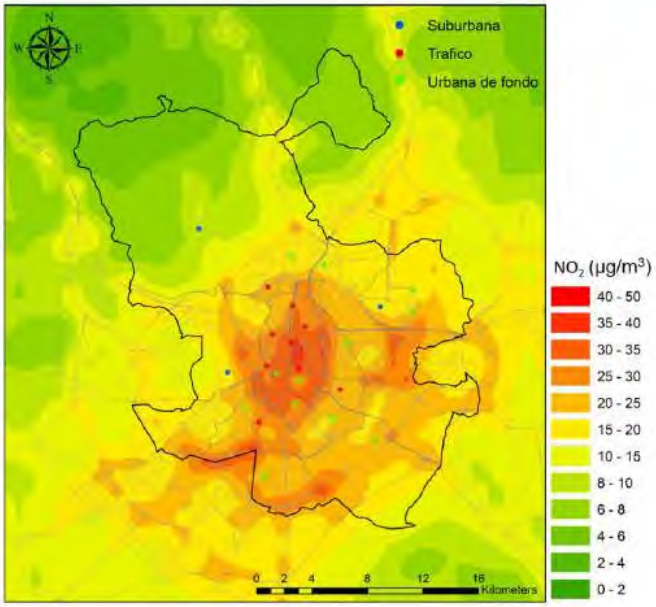

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

lllll) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

mmmmm) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nnnnn) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ooooo) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ppppp) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

uu) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

vv) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nnnnnn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

wwww) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

xxxx) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

yyyy) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

zzzz) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccccccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

aaaaaa) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

bbbbbb) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho

fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *pppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la*

normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ttttttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

cccccc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

dddddd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

eeeeee) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la

normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

yyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

cccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

vvvvv) clasificación ambiental A: 0,705;

wwwww) clasificación ambiental: 0,453;
xxxxx) clasificación ambiental C: 0,098;
yyyyy) clasificación ambiental ECO: 0,015;
zzzzz) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

t) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

eee) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

fff) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ggg) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

hhh) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

gg) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

hh) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del*

libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ii) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

jj) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

q) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

r) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten

peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº716

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716170 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ccc) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ddd) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

gggggggg) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

hhhhhhh) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

iiiiiii) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

jjjjjjj) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

kkkkkkk) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

lllllll) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la

normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

eeeee) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

fffff) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ggggg) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

hhhhh) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 717

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715552 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos

propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

aaaaaa) clasificación ambiental A: 0,705;
bbbbbb) clasificación ambiental: 0,453;
cccccc) clasificación ambiental C: 0,098;
dddddd) clasificación ambiental ECO: 0,015;
eeeeee) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la

ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 718

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715593 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

kkkkkk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

llllll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

mmmmmm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

nnnnnn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

tt) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
uu) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
vv) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos

privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *cccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *dddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *ffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

gggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 719 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716180 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer

las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ffffff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

gggggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

cccc) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

dddd) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

eeee) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ffff) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 720

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715660 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *lllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

nnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

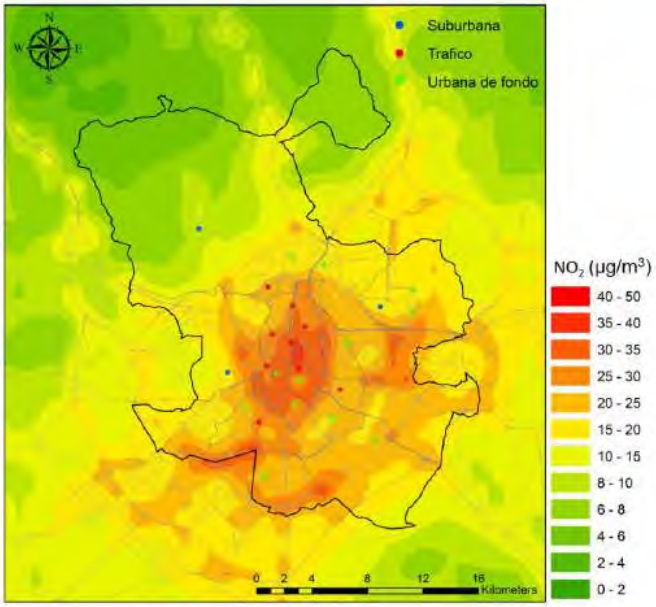

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº721 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715667 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

tttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad*

del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

eee) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

fff) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por

tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

mmmmmmm) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

nnnnnnn) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

oooooo) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

pppppp) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

qqqqqq) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

rrrrrr) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de

dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

iiiii) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

jjjjj) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

kkkkk) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

lllll) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 722 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715686 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *aaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *cccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *ddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,*

especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona

de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhhhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iiiiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

jjjjjj) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 723

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716195 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *jjjjjjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *llllllllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

mmmmmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

ffffff) clasificación ambiental A: 0,705;
gggggg) clasificación ambiental: 0,453;
hhhhhh) clasificación ambiental C: 0,098;
iiiiii) clasificación ambiental ECO: 0,015;
jjjjjj) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 724 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715692 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

kkkkkk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

llllll) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 725

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715695 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooooo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

pppppp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

aaaaa) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

bbbbb) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ccccc) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ddddd) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 726 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718148 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmmmmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nnnnnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación

de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 727

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716210 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 728

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715697 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ssssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

iiiiiiii) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

jjjjjjjj) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto

frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

kkkkkkkk) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

lllllll) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

mmmmmmmm) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

nnnnnnnn) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

tttttt) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

uuuuuuu) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

vvvvvvv) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

wwwwwww) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

xxxxxxx) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

yyyyyyy) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

zzzzzzz) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 729 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715701 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

oooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

pppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

gggg) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

hhhh) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

iiii) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos

más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

jjjj) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 730

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715706 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

qqqqq) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

rrrrr) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

sssss) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ttttt) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuuuu) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ww) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

xx) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 731 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715709 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

u) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

iii) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

jjj) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

kkk) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

lll) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

kk) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

ll) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del*

libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

mm) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

nn) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

s) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

t) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten

peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 732

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716215 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

vvvvv) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

wwwww) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los*

artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xxxxx) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

yyyyy) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzzzz) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

yy) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

zz) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 733

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715713 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la

movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

oooooo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

pppppp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

qqqqqq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

rrrrrr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

ww) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.

xx) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

yy) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de

Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la

ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ssssssssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *tttttttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

yyyyyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 734

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715715 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos

propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en

atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

kkkkkk) clasificación ambiental A: 0,705;
llllll) clasificación ambiental: 0,453;
mmmmmm) clasificación ambiental C: 0,098;
nnnnnn) clasificación ambiental ECO: 0,015;
oooooo) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de

complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 735

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas po[redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716233 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *lllllllllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

mmmmmmmmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ssssssssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el

inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

pppppp) clasificación ambiental A: 0,705;
qqqqqq) clasificación ambiental: 0,453;
rrrrrr) clasificación ambiental C: 0,098;
ssssss) clasificación ambiental ECO: 0,015;
tttttt) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 736

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715717 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ttttttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente*

urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxxxxxxxx)Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

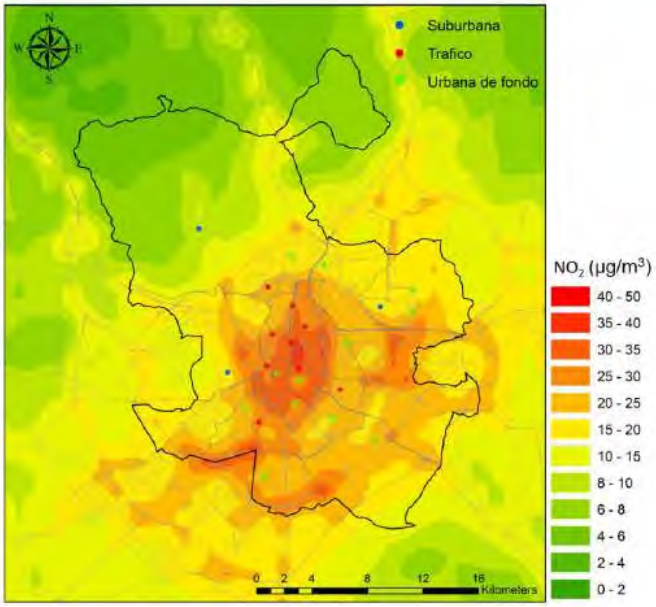

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 737

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715778 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *fffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *gggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

hhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

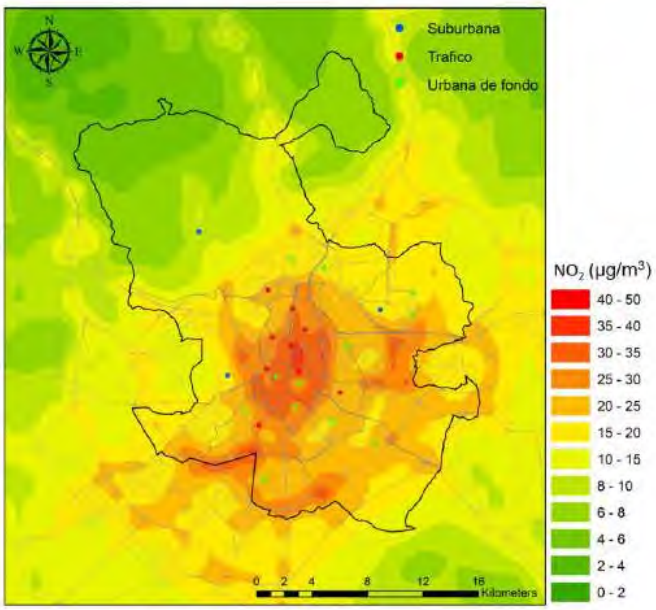

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

2ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con*

discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

eeeee) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

fffff) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ggggg) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en

virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

hhhhh) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

3ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

lllllllllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnnnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

oooooooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ppppppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ssssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ggg) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

hhh) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

sssssss) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ttttttt) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

uuuuuuu) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

vvvvvvv) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

wwwwwww) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

xxxxxxx) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

mmmmm) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

nnnnn) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ooooo) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ppppp) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la

garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

ssssss) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

tttttt) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

uuuuuu) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

vvvvvv) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuuuuuuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

wwwwwwwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

kk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

rrrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

kkkk) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

llll) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

mmmm) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

nnnn) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwwww) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

xxxxxx) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

yyyyyy) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

zzzzzz) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

oooooooo) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

pppppppp) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto

frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

qqqqqqqq) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

rrrrrrrr) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ssssssss) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

tttttttt) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

aaaaaaaa) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

bbbbbbbb) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

cccccccc) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ddddddd) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

eeeeeeee) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ffffffff) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

gggggggg) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *dddddddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ffffffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *gggggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llllllllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor

brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

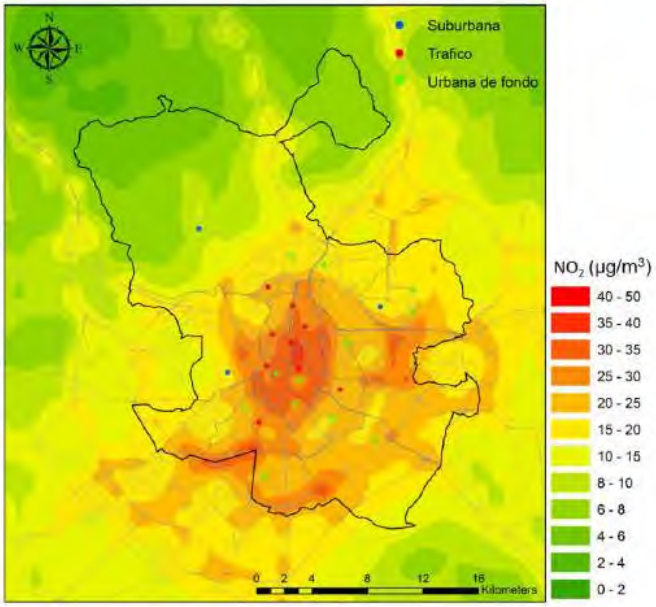

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida

y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

aaaaaa) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

bbbbbb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los*

artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

cccccc) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

dddddd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeeeee) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

aaa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

bbb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

<u>Contestación:</u>

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaa) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

bbbbbbb) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de

2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

iiiii) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

jjjjj) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

kkkkk) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

lllll) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ssssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

tttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en

materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

oooooooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppppppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ssssssssssssssssss)Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttttttttttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales

que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vvvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

wwwwww) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

dddddddddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

uuuuuu) clasificación ambiental A: 0,705;
vvvvvv) clasificación ambiental: 0,453;
wwwwww) clasificación ambiental C: 0,098;
xxxxxx) clasificación ambiental ECO: 0,015;
yyyyyy) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

v) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

mmm) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

nnn) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ooo) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ppp) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

oo) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

pp) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

qq) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

rr) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

u) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

v) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las

personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº738

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716249 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de*

contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

fffffffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj)Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

llllllllllllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *mmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *nnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *ooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *ppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

iii) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

jjj) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

yyyyyyy) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

zzzzzzz) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aaaaaaaa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bbbbbbbb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ccccccc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ddddddd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

qqqqq) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

rrrrr) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

sssss) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ttttt) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 739 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715790 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

xxxxxx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

yyyyyy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

oooo) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

pppp) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

qqqq) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

rrrr) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 740

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715797 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

wwwwww) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

xxxxxx) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

yyyyyy) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

zzzzzz) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

zz) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.

aaa) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

bbb) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos

privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *oooooooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *pppppppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *ssssssssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ttttttttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

www) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxx)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

aaaaaaa) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

bbbbbbb) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ccccccc) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ddddddd) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ccccccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

dddddddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera

de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *oo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *pp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *qq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *rr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*
>
> *3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato

favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

zzzzzz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

aaaaaaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ssss) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

tttt) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

uuuu) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

vvvv) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

dddddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los

apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeeeeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

fffffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

uuuuuuuu) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

vvvvvvvv) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

wwwwwwww) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

xxxxxxxx) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

yyyyyyyy) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

zzzzzzzz) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

hhhhhhhh) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

iiiiiiii) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

jjjjjjjj) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

kkkkkkkk) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

llllllll) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

mmmmmmmm) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

nnnnnnnn) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1

de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *fffffffffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *gggggggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

llllllllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

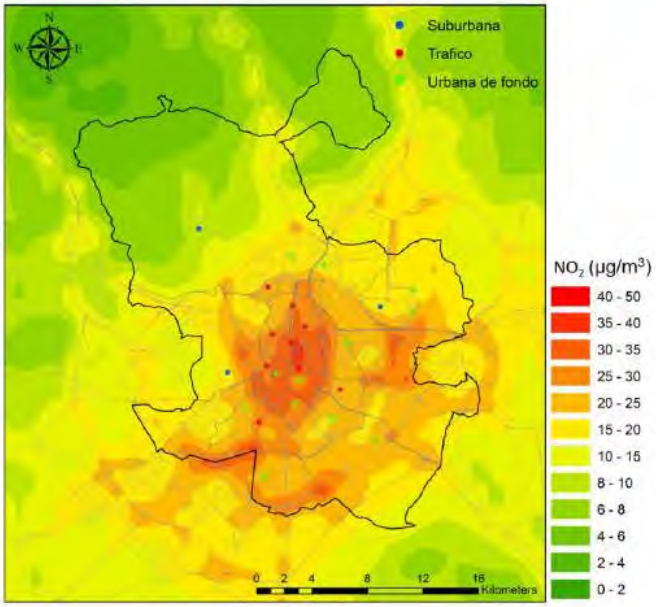

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

kkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ffffff) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

gggggg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los*

artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhhhhh) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

iiiiii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

jjjjjj) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ccc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ddd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggggggg) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

hhhhhhh) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

mmmmm) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

nnnnn) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ooooo) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ppppp) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbbbbbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ccccccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores

límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *oooooooooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *pppppppppppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssssssssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttttttttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los

vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

dddddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

eeeeeee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

fffffff) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de

análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

cccccccccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

zzzzzz) clasificación ambiental A: 0,705;
aaaaaaa) clasificación ambiental: 0,453;
bbbbbbb) clasificación ambiental C: 0,098;
ccccccc) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ddddddd) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

w) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

qqq) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

rrr) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

sss) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ttt) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> ss) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> tt) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo

48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

uu) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

vv) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

w) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

x) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas

invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº741

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716268 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

gggggggggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

llllllllllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ooooooooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

kkk) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

lll) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

eeeeeeee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ffffffff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

gggggggg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hhhhhhhh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

iiiiiiii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jjjjjjjj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

uuuuu) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

vvvvv) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

wwwww) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

xxxxx) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 742

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715806 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

eeeeeee) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

fffffff) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ggggggg) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

hhhhhhh) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

ccc) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.

ddd) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

eee) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

pppppppppppppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

sssssssssssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

tttttttttttttttttttttt)Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggg)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhh)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 743

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716277 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ccccccccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

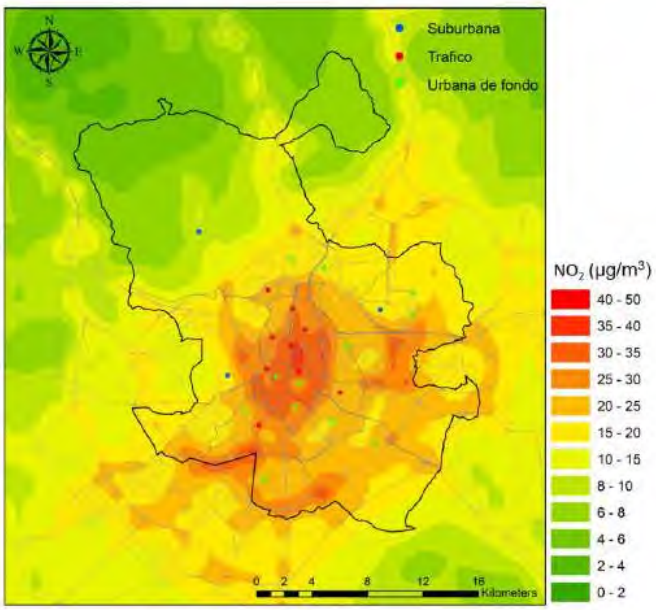

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeee)Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

llllllllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnn)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ooooo)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppp)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

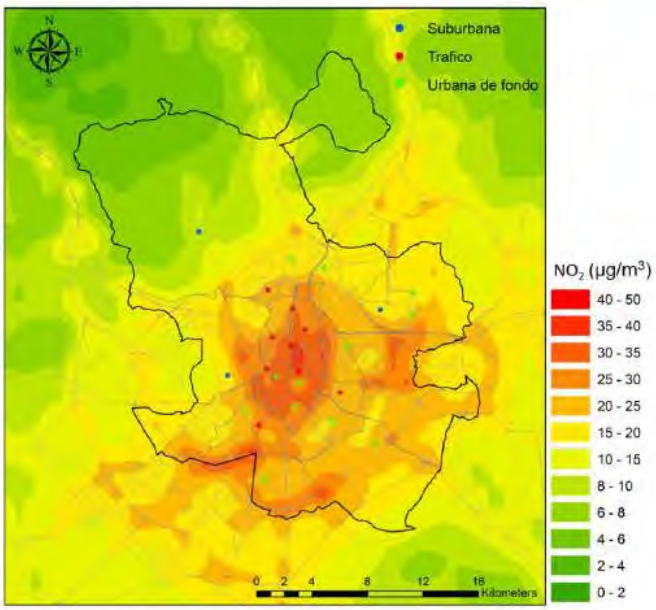

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ssssssssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

mmm) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

nnn) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kkkkkkkk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

lllllll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mmmmmmmm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nnnnnnnn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

oooooooo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

pppppppp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de

dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

yyyyy) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

zzzzz) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aaaaaa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bbbbbb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuu)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ggggggg

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiiii) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

jjjjjjj) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

qqqqq) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

rrrrr) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

sssss) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ttttt) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de

Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

<u>El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal</u>, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, <u>limitaciones horarias de duración del estacionamiento</u>, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkkkk) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

lllllll) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

mmmmmmm) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

nnnnnnn) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaaaaaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbbbbbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ccccccccc) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

ddddddddd) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeeeeeeee)la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

fffffffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del

estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

oooooooo) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

pppppppp) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

qqqqqqqq) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

rrrrrrrr) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ssssssss) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

tttttttt) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

uuuuuuuu) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de

Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

iiiiiii) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

jjjjjjj) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

wwww) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

xxxx) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

yyyy) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

zzzz) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

kkkkkk) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

llllll) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de*

personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmmmmm) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nnnnnn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

oooooo) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe

justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

eee) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

fff) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

iiiiiii) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

jjjjjjj) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

kkkkkkk) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

lllllll) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *ccccccccccccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *ddddddddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

fffffffffffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggggggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 744

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715827 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos

propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

llllllllllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

eeeeeee) clasificación ambiental A: 0,705;
fffffff) clasificación ambiental: 0,453;
gggggg) clasificación ambiental C: 0,098;
hhhhhhh) clasificación ambiental ECO: 0,015;
iiiiiii) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 745

ASOCIACIÓN DE VECINOS OPERA AUSTRIAS.

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] ASOCIACIÓN DE VECINOS OPERA AUSTRIAS al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716284 por el que [redacted] en representación de la Asociación de Vecinos Opera Austrias formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Además de los criterios de potencial contaminante, construcción y masa máxima autorizada (MMA), solicita añadir al artículo 22 apartado 3 punto a) de la ordenanza, un párrafo en el cual se establezca la limitación de acceso a la específica ZBEDEP "por motivos de intensidad de tráfico a una zona".

Hay que tener en cuenta, que la contaminación no solo se produce por temas atmosféricos, sino también por la cantidad de vehículos que concurren a una zona.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 22.3 de la OMS regula las medidas a adoptar en la ordenación permanente de tráfico de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante ZBEDEP) para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico motorizado. La creación de una zona de bajas emisiones debe ser objeto de regulación mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de los ciudadanos.

El Ayuntamiento de Madrid, entre sus competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial dispone de facultades de regulación y ordenación de tráfico por motivos de intensidad del tráfico atribuidas expresamente por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

Estas competencias se ejercen de forma continuada por la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en aplicación directa de la legislación estatal de tráfico y de régimen local especial de Madrid.

En aquellos supuestos en los que se requiera la adopción de medidas extraordinarias y temporales de tráfico la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente regula en su artículo 35 la posibilidad de adoptar restricciones por intensidad del tráfico. El Proyecto normativo propone regular dichos supuestos en el artículo 25 de la OMS con la siguiente redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"Artículo 25. Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.*
>
> *1. El órgano municipal competente podrá implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad*
> *de los espacios públicos y privados y prevención de situaciones de grave congestión de tráfico, o cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.*
>
> *2. Las medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico, de limitación de la velocidad y de prohibición del estacionamiento de vehículos que podrán adoptarse cuando proceda son:*
>
> > *a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.*
> > *b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.*
> > *c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.*
> > *d) La limitación o modificación de horarios de carga y descarga.*
> > *(…)"*

No deben confundirse, por tanto, las medidas de ordenación permanente del tráfico para crear una zona de bajas emisiones destinada a la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, de las medidas ordinarias o extraordinarias de ordenación y regulación del tráfico en los supuestos de elevada intensidad del tráfico. Son supuestos distintos objeto de una regulación específica en la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación. Artículo 23.3.d).3º) OMS. ZBEDEP Distrito Centro

Expone la supresión del apartado 3.d).3º), es decir, prohibir el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro a los comerciantes, y a las personas invitadas por estos.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

b) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de

norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

c) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

a) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

3ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Se propone reducir el acceso u circulación de las motos regulado en el apartado 8º, y que permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B o C de 7 a 21 horas, para potenciar el uso del transporte público y reducir la contaminación atmosférica y acústica.

Se solicita la modificación del artículo 23.3e) punto 8 en el sentido de que se reduzca el tramo horario del acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a motocicletas, ciclomotores y vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores, con clasificación ambiental B o C en horario de siete a 21 horas y no hasta las 23 horas como figura en la ordenanza.

Contestación:

Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche.

Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO_2), en comparación con otros vehículos motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y de CO_2, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO_2), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Y es que cabe destacar que un vehículo como la moto maniobra con mucha más rapidez y puede sortear cualquier atasco con más facilidad que un coche. Las motos suelen pasar menos tiempo emitiendo sustancias contaminantes (entre un 50-70% menos que un coche).

Las motocicletas, ciclomotores y asimilados, con categoría ambiental B o C no están contemplados en la ordenanza como vehículos objeto de medidas restrictivas. La regulación de la presente ordenanza está dirigida a los vehículos más contaminantes y que más partículas emiten a la atmósfera, como son aquellos que carecen de distintivo ambiental.

Por otro lado, con esta regulación se pretende reducir en una hora el horario de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de las motocicletas, ciclomotores y triciclos que prestan servicios de mensajería y reparto a domicilio, ya que, por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 22 de diciembre de 2020, podían acceder y circular hasta las 23.59h.

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Por todo ello, la proporcionalidad y la defensa del interés general que inspiran la normativa, indica que se mantenga el tramo horario establecido en el artículo 23, es decir, de siete a 23 horas.

Por tanto, el horario establecido en la Ordenanza se considera adecuado y permite el cumplimiento de las emisiones establecido en la normativa europea.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

La llegada de vehículos particulares a las zonas escolares provoca el incremento de la contaminación atmosférica e incrementa la posibilidad de accidentes a los peatones.

Solicitan la retirada del artículo 23.3e) apartado 17 que se refiere a la excepción a la restricción de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los "vehículos que accedan para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones primera y tercera."

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de

educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

Con todo el transporte público que existe en el D. Centro, no es necesario entrar al mismo con vehículo privado. El paso de vehículos deriva en un debilitamiento de la calidad de los espacios públicos y se desincentiva la peatonalización.

Solicita la retirada del artículo 23.3e) 18 que se refiere a la excepción para el acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los "vehículos de trabajadores de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos."

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que

pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado al público entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que no se podría acceder a dicha zona en transporte público a los trabajadores que así lo requiriesen.

El Ayuntamiento de Madrid ofrece a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "búhos", un amplio servicio de transporte que puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Además, muchos de los trabajadores pueden residir fuera del término municipal de Madrid, lo que complicaría aún más el traslado de estas personas.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6º) Alegación:

"Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas. 2. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas se estacionarán dando cumplimiento a las siguientes reglas: c) Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los siguientes espacios:

Propuesta. - Incluir un punto 8. Con la siguiente redacción: 8) zona de "orejas" en confluencia de dos aceras que hagan esquina.

Justificación. - Son puntos donde el aparcamiento imposibilita el tránsito peatonal y la visibilidad de los vehículos.

Contestación:

En relación a su alegación sobre el artículo 48, se estima parcialmente la misma indicando que, con el fin de regular y ordenar el estacionamiento en los distintos espacios urbanos, dentro del articulo 48 indicado se establecen una serie de requisitos y limitaciones para proceder a la ordenación y regulación del estacionamiento que se produce en aceras de bicicletas, vehículos de movilidad personal, motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas, para así garantizar la seguridad vial de peatones y resto de vehículos, y ordenar la necesaria

convivencia de los distintos modos de transporte que actualmente son utilizados por los ciudadanos.

Las zonas de "orejetas" en esquina se incluyen dentro de estas limitaciones al estacionamiento en aceras, por lo que no procede incluir ninguna limitación exclusiva para dichos espacios.

Se **estima parcialmente la alegación relativa a las orejas** en la medida en que el supuesto de hecho solicitado se encuentra ya incluido en la medida en que se prohíbe el estacionamiento de motos allá donde se incumpla cualquiera de las condiciones de artículo 48.2.b) de la OMS, que incluye la exigencia de un ancho libre de paso de tres metros (apartado 4º) o una distancia mínima de dos metros a los encaminamientos tacto visuales (apartado 5º).

Por otro lado debe recordarse que el artículo 48.2.c).6º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, prohíbe el estacionamiento "sobre ampliaciones provisionales de aceras". Y que el artículo 48.2.c).7º) prohíbe expresamente el estacionamiento de motos en zonas peatonales que no sean aceras, salvo que lo permita expresamente la señalización. **Por ello no se requiere modificación alguna de Proyecto**

Asimismo debe señalarse que dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 se incrementarán las reservas de estacionamiento exclusivas para motos, bicis y vehículos de movilidad personal en todos los distritos con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

Por todo ello **se estima la alegación, pero la misma no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7º) Alegación:

"Artículo 52. Autorización de estacionamiento. 1.Residentes. Las autorizaciones se otorgarán previa solicitud de la persona interesada, acreditando el cumplimiento de los requisitos y el abono de la tasa fijada en la OFSER. i) Debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes …. 6

Propuesta. - Los residentes podrán aparcar en su zona o en la colindante.

Justificación. - Las pocas plazas o el vivir en calles colindantes con otras zonas provocan la dificultad añadida a aparcar el vehículo realizando más recorridos innecesarios que general más contaminación y molestias a los residentes. EL BARRIO 16 CUANDO ÉSTE NO TIENE PLAZAS NI PARA SUS PROPIOS RESIDENTES…" Es una isla dentro de una isla" El acceso a la zona colindante supone un gran alivio, pero no a la inversa.

<u>Contestación:</u>

En relación con la alegación sobre el artículo 52. Autorización de estacionamiento, en relación con el apartado i) debe señalarse que, tal y como recoge el citado apartado, debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 11 (Palacio) o 13 (Cortes), en función de la proximidad de su domicilio a uno de estos dos barrios.

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, calle Concepción Jerónima, calle Tintoreros, calle Cuchilleros, calle Cava de San Miguel, calle Fuentes, calle Costanilla de los Ángeles, plaza de Santo Domingo y calle Jacometrezo podrán estacionar en Sol y en el barrio de Palacio (Zona 161).

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, plaza de Jacinto Benavente, calle Cruz, plaza Canalejas, calle Sevilla, calle Virgen de los Peligros y calle Gran Vía podrán estacionar en el barrio Sol y en el barrio de Cortes (Zona 163).

La totalidad de plazas de estacionamiento regulado en dichos barrios es zona verde.

Por lo anterior se desestima la alegación indicada, ya que incluir al resto de barrios colindantes significaría que de facto los residentes del Barrio 16 podrían estacionar en la totalidad de plazas del Distrito Centro, de forma que se crearía una clara diferenciación y un claro desequilibrio, no solo entre los distintos barrios del Distrito Centro si no también con el resto del barrios dentro de la zona SER, en relación a las plazas para residentes y su uso por parte de los vecinos residentes en cada barrio, en comparación con los vecinos residentes en el Barrio 16 de Sol.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8º) Alegación:

"Capítulo IV. Reservas". "Artículo 73. Uso. Podrán utilizar estas reservas las motocicletas y los ciclomotores de dos y tres ruedas, así como las bicicletas, las bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP, no pudiendo hacer uso de ellas ningún otro tipo de vehículo durante el horario que expresamente se determine. Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva."

Propuesta. - Reducir del 50% al 25% la reserva para vehículos ligados al ejercicio de una actividad.

Justificación. - Es una actividad privada haciendo uso de un espacio público y escaso.

Contestación:

Desde la entrada en vigor de la vigente OMS se ha producido un incremento considerable de las motos y motocicletas en arrendamiento sin conductor en la ciudad de Madrid. Esto estaba provocando que las mismas utilizasen las reservas de plazas de aparcamiento autorizadas de forma masiva, en perjuicio del motorista privado.

Por todo ello, se ha limitado a un máximo del 50% de la ocupación temporal de las citadas zonas, y se considera que es un porcentaje suficiente para la convivencia entre las motos de arrendamiento y las de carácter privativo.

Reducir aún más dicho porcentaje provocaría una insuficiencia de espacios de estacionamiento para este tipo de vehículos. No debemos olvidar que en la actualidad existen en torno a 11.000 plazas de aparcamientos para motos, y el parque móvil de motos puede ascender a en torno a 250.000 motos en la ciudad de Madrid, por lo que reducir aún más las plazas para este tipo de empresas haría casi inviable su estacionamiento.

El objetivo del artículo 73 de la OMS es que el peatón, habitualmente residente en la zona, pueda disfrutar de los espacios peatonales de su barrio.

La redacción de artículo 73 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo tiene como fin evitar un incremento permanente y continuado del estacionamiento en aceras y zonas peatonales de los vehículos que se indican en el mismo, vehículos que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija, y la actividad de reparto de comida y bienes.

Por último debe señalarse que con ese mismo fin, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, se incrementarán las reservas de estacionamiento exclusivas para motos, bicis y vehículos de movilidad personal en todos los distritos con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

9º) Alegación:

Solicita la supresión del punto primero, que permite la contratación de abonos de residentes a personas físicas o jurídicas titulares de actividades económicas y otras que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

Contestación:

El artículo 126.1 de la vigente OMS establece que:

> *"Artículo 126. Requisitos.*
> *1. Podrán contratar abonos de residentes, por orden de prioridad, las personas que formen parte de los siguientes colectivos:*
> *a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;*
> *b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;*

c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento".

El Proyecto normativo propone dar la siguiente redacción:

"Artículo 126. Requisitos.

1. Solo podrán contratar abonos de residentes las personas que cumplan el requisito subjetivo, por orden de prioridad, de formar parte de los siguientes colectivos, ordenados por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes:
a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;
b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;
c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento".

En el propio artículo 126 se establece un orden de prioridad por colectivos para contratar los abonos de residentes: residentes con tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, el resto de los residentes en el área de influencia de que se trate y las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

La redacción propuesta protege los intereses de los residentes con movilidad reducida y el resto de las personas físicas residentes en el área de influencia del respectivo aparcamiento al otorgarles prioridad en la asignación de plazas respecto al tercer colectivo, que son las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas o profesionales, aclarando expresamente que los colectivos se ordenan *"por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes".* Por lo tanto, el orden de prioridad establecido por la normativa es claro y quedan totalmente protegidos los residentes.

Esto no es óbice a que deba permitirse, también, la contratación de abonos para aquellas personas que desarrollen una actividad económica en la zona de influencia del aparcamiento y para aquellos profesionales que trabajen en un local de la misma.

Las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas ubicadas en el área de influencia de un aparcamiento pueden necesitar la contratación de un abono de residentes de media o larga duración en un aparcamiento municipal de residentes en régimen de gestión de abonos, considerando que se debe permitir la contratación de los abonos para residentes a aquellas personas físicas y jurídicas que desarrollan una actividad económica o profesional, dinamizando la zona de actuación y contribuyendo a crear un flujo positivo en la misma.

Con ello se reduce el tráfico de agitación, se eliminan vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la vía pública sin perjudicar los derechos de las personas físicas residentes que disponen de prioridad en la contratación de estos abonos de media y larga duración.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

10º) Alegación:

Suprimir el punto 5c) de la Disposición Transitoria Tercera de la ordenanza, al ser innecesario, pues los vehículos que indiquen las empresas y autónomos no necesitan permiso de acceso, al no poder acceder a la ZBEDEP Distrito Centro.

5)" Hasta el 31 de diciembre de 2024 se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los siguientes vehículos con clasificación ambiental A, siempre que figuren de alta como autorizados en el sistema de gestión de acceso al Distrito Centro, en los términos y con sujeción a los requisitos ambientales generales, permanentes y temporales, para la circulación de vehículos en las vías urbanas de titularidad municipal:"

C) "Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicados en el interior del Distrito Centro, referidos en el artículo 23.3d) 3º."

Contestación:

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la

ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

b) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

6. El régimen transitorio establecido en este artículo finaliza el 31 de diciembre de 2024 y hasta esa fecha, los vehículos turismo dados de alta en el sistema de gestión de accesos por los comerciantes y autónomos y con categoría ambiental A podrán circular por las vías urbanas de Madrid.

Pueden dar de alta hasta tres matrículas y el acceso debe resultar imprescindible para el adecuado desarrollo de la actividad. Por lo tanto, se guarda el equilibrio y proporcionalidad entre el interés general y los diferentes usos que se puede dar a la movilidad en nuestra ciudad.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

11º) Alegación:

En el Anexo III de la ordenanza se establecen los Criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro.

En el punto 3 se establece entre ellos: " Los vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicado en el interior del Distrito Centro".

Se solicita que se deje este apartado para los vehículos industriales y no para los vehículos personales de los comerciantes.

El Distrito Centro tiene suficiente transporte público y no es necesario el acceso de los vehículos particulares de los comerciantes.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

g) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

h) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

i) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

c) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. En el punto nº 8 de la Disposición Transitoria Tercera, entre los criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro, se encuentran los Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.

Por lo tanto, ya hay un epígrafe destinado a los vehículos industriales y no es necesario suprimir ningún otro.

El sentido de permitir el acceso a los vehículos turismo de empresas y autónomos que tengan un local en interior del Distrito, se debe a la promoción de la actividad económica de estos sectores, que toda Administración debe procurar e incentivar.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

12º) Alegación:

El Anexo III punto 12e) del Proyecto inicial de Ordenanza establece que el acceso al Distrito Centro de los vehículos de distribución urbana de Mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas horarias indicadas en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera.

No se aplicarán dichas limitaciones de horarios a los vehículos destinados al servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacias y centros de vacunación.

Se propone prohibir el acceso a los vehículos A desde la aprobación de la norma, el acceso a los vehículos con categoría ambiental B a partir del 31 de Diciembre del 2023 y reducir los horarios del resto de vehículos de 7 a 13 horas para todo tipo de vehículos independientemente de las etiquetas.

Solo se mantendrá la cláusula referente al servicio de entrega de medicamentos
Cuando los horarios para el reparto de mercancías dentro del D Centro se asimilan al resto de la ciudad, el descanso vecinal y los ruidos se agravan.

Contestación:

1. El apartado 4 de la disposición transitoria tercera regula el período transitorio para la imprescindible adaptación de las empresas de transporte y distribución al cumplimiento de la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de un elemento básico de la proporcionalidad de la norma que facilita la disposición de un plazo de tiempo razonable para que las empresas lleven a cabo las adaptaciones que consideren oportunas.

El cuadro de horarios establecido en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera está realizado en función de la MMA, el periodo y la categoría del vehículo, todo ello dentro de los principios de proporcionalidad y transitoriedad que inspira la presente norma.

Por lo tanto, no procede acortar los plazos para restringir el acceso y circulación de los vehículos de la DUM al Distrito Centro, ya que se ha establecido un escalado de restricciones, comenzando por los vehículos más contaminantes y de más MMA hasta los vehículos ECO Y CERO emisiones.

Es importante destacar que la apuesta del Ayuntamiento de Madrid por el vehículo eléctrico es clara y determinante, debido a la sostenibilidad ambiental y acústica de los mismos y a la falta de emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Por lo tanto, las mayores ventajas y flexibilidad horaria se corresponden con este tipo de vehículos.

2. En cuanto al horario de carga y descarga de mercancías debe señalarse que es objeto de análisis y regulación específica en la señalización instalada en las reservas de carga y descarga. Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN**.

13º) Alegación:

El Anexo III del Proyecto Inicial de Ordenanza en su punto 19 establece la gestión de accesos para los vehículos que utilicen los Abogados del Servicio de Guardia del Tuno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de la violencia de género, en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

Se propone dejar este artículo para los vehículos del despacho de Abogados y no para aquellos particulares de los letrados, puesto que existe suficiente transporte público en el Distrito Centro.

Contestación:

El artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor brevedad posible", utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado.

Hay que tener en cuenta que el letrado tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

a) legal, porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;

b) necesaria para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;

c) racional, porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;

d) proporcional, porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

El punto 19 del Anexo III del Proyecto inicial de Ordenanza otorga toda la responsabilidad de la tramitación de los accesos de los vehículos a la ZBEDEP Distrito Centro, al propio Colegio de Abogados.

Así se proporcionará al Colegio de Abogados de Madrid el alta en el sistema General de accesos y será este quien suscriba una declaración responsable comprometiéndose a incluir solo aquellas matrículas que van a realizar el servicio en las Comisarías del Distrito Centro.

De la misma manera será el Colegio de Abogados quien podrá otorgar diez permisos diarios para este objeto, sin perjuicio de su posible y posterior ampliación en caso de mayor necesidad justificada.

En base a lo aquí expuesto, es indiferente si el vehículo es propiedad del Colegio o del letrado, pues lo importante es la gestión diaria de hasta 10 vehículos como máximo por parte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid para acceder y circular por el Distrito Centro.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de Ordenanza, **pero sí de la MAIN**.

14º) Alegación:

En relación con el Anexo III de la Ordenanza, punto nº 20 sobre los vehículos que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.

Se propone suprimir este artículo, puesto que las personas con alguna minusvalía ya se encuentran reguladas en otros artículos de la norma y además hay suficiente transporte público en el Distrito Centro para cubrir estas situaciones.

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso

en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la argumentación expuesta.

15º) Alegación:

En relación con el Anexo III punto 21 de la Ordenanza, sobre los vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno.

Se propone suprimir este artículo porque el Distrito Centro está bien cubierto de transporte público en esa franja horaria.

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El hecho de que muchos trabajadores puedan residir fuera del término municipal de Madrid dificulta sus opciones de transporte.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "buhos", éste puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la argumentación expuesta.

16ª) Alegación. Convivencia de Modos.

Solicita incluir un tipo de vías que permita la convivencia de modos, es decir que sea compatible la zona peatonal con el tránsito de vehículos, como por ejemplo los autobuses de la EMT.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se informa que el artículo 20.2.e) de la vigente OMS establece que la prohibición de circulación de vehículos no afecta a los vehículos de transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como especial, así como los de asistencia a la operación de tales servicios. En cualquier caso la circulación de vehículos por zonas y vías peatonales es y debe ser excepcional por el propio concepto de zona peatonal.

17ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento para cualquier tipo de vehículos en zonas de acceso a colegios, museos, centros culturales, de salud, etc por cuestiones de seguridad, ya que son zonas de mucho tránsito peatonal.

Contestación:

Se desestima porque las reservas por motivos de seguridad se señalizan verticalmente. En relación al estacionamiento de vehículos de dos o tres ruedas en las aceras de colegios, museos, centros de salud se considera que la regulación de los apartados 1 y 2 del artículo 48 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, solo será posible si se garantiza el ancho libre de paso y la distancia respecto de los encaminamientos peatonales.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

18ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor y sin base fija en zonas señalizadas como verde (aparcamientos de residentes).

Contestación:

Se desestima la alegación que solicita la prohibición total de estacionamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija en zona señalizada como verde (aparcamiento de residentes), se desestima la misma indicando que, incluir dicha prohibición incrementaría el estacionamiento de dichos vehículos en general tanto de forma correcta como de forma indebida en las aceras, espacios destinados preferentemente para el uso peatonal.

Con el fin de reducir el estacionamiento de motos, bicis y vehículos de movilidad personal en zonas de estacionamiento para residentes, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en incrementar las reservas de estacionamiento exclusivas para ese tipo de vehículos en todos los distritos con el fin asimismo de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

En concreto desde el mes de agosto de 2021 se han ido creando y ampliando el parque de aparcamientos de motos, y se va a pasar de las 11.516 plazas existentes en la actualidad a 25.000 nuevas plazas, en un periodo de dos años.

Con esta política de promoción de las reservas específicas para motos se pretende reducir el estacionamiento de estos vehículos en las aceras. Lo que no se considera oportuno es la prohibición de la utilización de plazas disponibles en el SER, pues son vehículos con los mismos derechos a poder estacionar donde la normativa lo permite.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

19º) Alegación:

Dada la imposibilidad de realizar nuevos aparcamientos de residentes (PAR) en el centro de la ciudad, continuar y mejorar la política de cesión de parte de las plazas de los aparcamientos

municipales gestionados por la EMT para residentes, tal y como se ha realizado en los aparcamientos de la Plaza Mayor o de la plaza de Jacinto Benavente, entre otros.
En este sentido, aumentar la oferta de plazas y, sobre todo, abaratar los precios de las mismas.

Contestación:

1. Se estima parcialmente la alegación relativa a la cesión de plazas de aparcamiento a los residentes en la medida en que la Disposición adicional primera de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece lo siguiente:

> *"**Disposición adicional primera de la OMS (vigente).** Destino residencial de los aparcamientos rotacionales que reviertan al Ayuntamiento de Madrid.*
> *Conforme se produzca la extinción de las concesiones sobre aparcamientos rotacionales municipales y éstos reviertan al Ayuntamiento de Madrid, el órgano competente acordará el número de plazas que se destinan a satisfacer la demanda de los residentes".*

Se desestima en la medida en que no es objeto del Proyecto normativo la Disposición adicional primera de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, por lo que no puede ser objeto de modificación en esta fase del procedimiento.

2. En lo relativo a la alegación relativa a la rebaja de los precios de los abonos para residentes de los aparcamientos municipales del Distrito Centro debe señalarse que el artículo 129 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece que se atribuye al órgano competente en materia de aparcamientos la aprobación y modificación de los precios de los abonos para residentes de cada aparcamiento concreto.

A tal efecto el gestor del servicio presentará al órgano competente una propuesta motivada de los precios de los abonos, de los plazos, la cuantía de la fianza y las condiciones y términos exigidos para su contratación que, tras ser informada por los servicios técnicos municipales, se elevará al órgano municipal competente para su aprobación.

Existe, por tanto, un procedimiento perfectamente reglado dentro de la Administración municipal para fijar los precios de los abonos, lo que garantiza que los mismos en ningún caso queden fuera de mercado o sean exorbitantes.

La fijación de los precios y demás condiciones aplicables a las plazas para residentes en el Distrito Centro sigue los mismos criterios, aunque se tiene en cuenta las características específicas de esta zona.

Se desestima porque las Administraciones Públicas tienen la obligación legal de asegurar la viabilidad económica de los servicios que prestan y están sujetas a las obligaciones de racionalización y estabilidad presupuestaria. En este sentido se recuerda que las plazas de aparcamiento no son servicios de primera necesidad y que la ciudad Madrid, y concretamente el distrito Centro, goza del mejor servicio de transporte público colectivo de toda España y sin duda uno de los mejores de toda Europa.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

20º) Alegación:

Propuesta.

En las antiguas Áreas de Prioridad Residencial (APR) del Distrito Centro mantener al menos el mismo nivel de restricciones al tráfico privado que ya existían anteriormente.

Justificación.

No tiene sentido querer avanzar en un Madrid más sostenible cuando se revierten algunas de las medidas restrictivas que ya se habían adoptado con la intención de permitir el acceso de un mayor número de vehículos privados a estas zonas.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la” Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

4. En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, así como a los trabajadores nocturnos durante el horario en que el transporte público colectivo tiene menor cobertura, a los vehículos de los padres que acompañen a sus hijos a los colegios situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro y a las abogadas y los abogados del servicio de guardia del turno de oficio para asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos de violencia de género y trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

5. Con ello se pretende incrementar la proporcionalidad jurídica de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

6. La regulación de la ZBEDEP regula los criterios de acceso en función de dos criterios: el motivo de acceso al Distrito Centro y el potencial contaminante de los vehículos conforme a su clasificación ambiental en el Registro de Vehículos de la DGT: por tanto se trata de una regulación que incrementa la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano respeto de la regulación de las antiguas Áreas de Prioridad Residencial (APR).

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

21º) Alegación:

Propuesta. Incluir la prohibición total de aparcamiento de coches privados para acudir al Consejo de Estado en la acera de la calle Mayor correspondiente al Palacio de Uceda (C/ Mayor, 79).

Justificación. Esta acera se llena habitualmente de vehículos privados para acudir a las reuniones del Consejo de Estado, lo que constituye un privilegio anacrónico y un agravio comparativo con las restricciones de aparcamiento que sufren residentes y visitantes de la zona.

Contestación:

Se desestima porque la alegación no tiene por objeto propuesta alguna que requiera o suponga una modificación normativa de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sino que tiene por objeto la solicitud de la adopción, de actos o actuaciones administrativas por el órgano u órganos municipales competente.

Su alegación tiene por objeto la adopción de actos y actuaciones administrativas de gestión ordinaria vinculadas a las facultades de ordenación del espacio público y de estacionamiento de vehículos, que no precisan de modificación normativa alguna.

Sin perjuicio de ello se le informa que la reserva de estacionamiento del Consejo de Estado situada en la acera de la calle Mayor correspondiente al Palacio de Uceda (C/ Mayor, 79) se englobada dentro de las reservas de carácter no dotacional para organismos públicos que recoge la Ordenanza de Movilidad. Su ubicación frente a la fachada del edificio del Consejo de Estado, obedece a criterios de seguridad, para el eficiente control de los vehículos estacionados autorizados, que no podría realizarse adecuadamente si los vehículos estuvieran estacionados en otra ubicación más alejada.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 746

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715830 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ssssssssssssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *tttttttttttttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

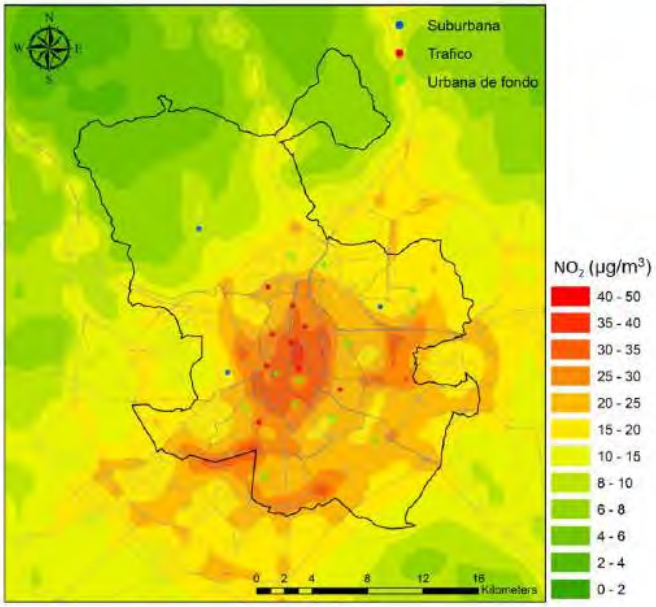

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo, la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del

Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de

abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

cccccccccccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddddddddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffffffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggggggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ooo) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ppp) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qqqqqqqq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rrrrrrrr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ssssssss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ttttttt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uuuuuuuu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vvvvvvvv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último, debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cccccc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

dddddd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

eeeeee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ffffff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones

formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ooooooo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

pppppp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

uuuuu) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

vvvvv) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

wwwww) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

xxxxx) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A

según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

4ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

sssssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del

artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kkkkkkkkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

lllllllll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mmmmmmmmm) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

nnnnnnnnn) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

oooooooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

pppppppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

vvvvvvvv) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

wwwwwwww) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

xxxxxxxx) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

yyyyyyyy) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

zzzzzzzz) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

aaaaaaaaa) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

bbbbbbbbb) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).

- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

kkkkkkk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

lllllll) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

aaaaa) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

bbbbb) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ccccc) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ddddd) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

6ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

pppppp) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid

ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

qqqqqq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrrrrr) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ssssss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

tttttt) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21

de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ggg) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

hhh) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

mmmmmmm) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

nnnnnnn) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

oooooooo) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

pppppppp) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación

mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

8ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

llllllllllllllllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooooooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

jjjjjjj) clasificación ambiental A: 0,705;
kkkkkkk) clasificación ambiental: 0,453;
lllllll) clasificación ambiental C: 0,098;
mmmmmmm) clasificación ambiental ECO: 0,015;
nnnnnnn) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un

vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 747

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715844 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio

ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *sssssssssssssssssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *tttttttttttttttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxx)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

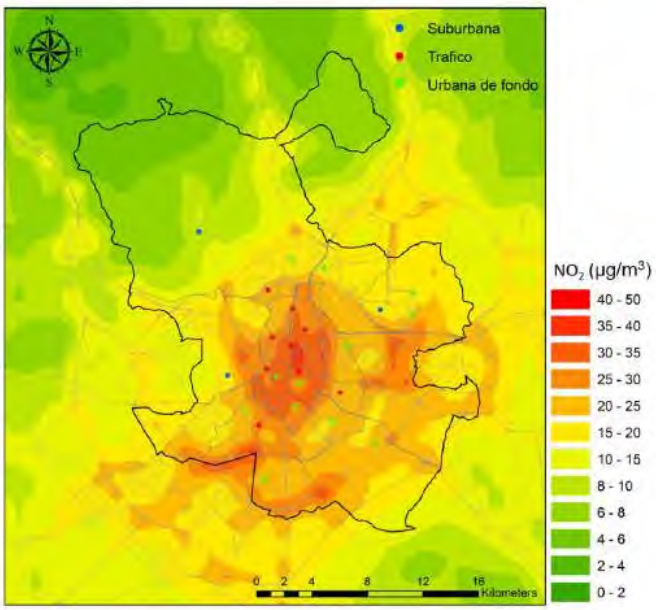

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el

desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

2ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ccccccccccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ddddddddddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio

ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggggggggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

qqq) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

rrr) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

wwwwwwww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

xxxxxxxx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

yyyyyyyy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

zzzzzzzz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

aaaaaaaaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

bbbbbbbbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

gggggg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

hhhhhh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

iiiiii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

jjjjjj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

3ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *eeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *fffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *gggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

hhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmmmmmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nnnnnnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

4ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con*

discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvvvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

yyyyy) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

zzzzz) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

aaaaaa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en

virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

bbbbbb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwwwww) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

xxxxxxx) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

yyyyyyy) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

zzzzzzz) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyyyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzzzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaaaaaaa) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

bbbbbbbbbb) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

cccccccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

dddddddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

cccccccc) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ddddddddd) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

eeeeeeeee) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

fffffffff) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ggggggggg) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

hhhhhhhhh) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

iiiiiiiii) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

6ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *jjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *kkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

lllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ooooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

pppppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

eeeee) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

fffff) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ggggg) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

hhhhh) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

7ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *mmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *nnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *oooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *pppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo

que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

uuuuuu) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

vvvvvv) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

wwwwww) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xxxxxx) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en

los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

yyyyyy) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

iii) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

jjj) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

8ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

qqqqqqq) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

rrrrrrr) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una

prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

sssssss) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ttttttt) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la

prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

9ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada

en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo*

previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllllllllllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppppppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssssssssssssssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

ooooooo) clasificación ambiental A: 0,705;
pppppppp) clasificación ambiental: 0,453;
qqqqqqq) clasificación ambiental C: 0,098;
rrrrrrr) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ssssssss) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

e) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

f) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *x) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *y) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
>
> *z) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

aa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a

partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

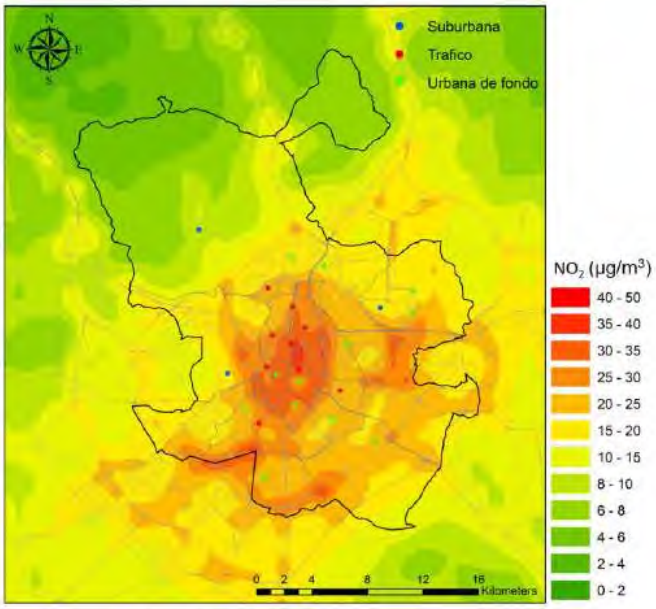

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

x) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

y) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

z) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

sss) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ttt) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ccccccccc) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

dddddddd) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

eeeeeeeee)La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

fffffffff) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ggggggggg) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

hhhhhhhhh) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

kkkkkk) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

llllll) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

mmmmmm) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

nnnnnn) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

rrrrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos

para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaaa) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

bbbbbbbb) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

cccccc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

dddddd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

eeeeee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ffffff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A

según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

i) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

j) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

k) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

l) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeeeeeeeee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

fffffffffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

gggggggggg) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público

colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

hhhhhhhhhh) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiiiiiiiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjjjjjjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

jjjjjjjjj) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad

media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

kkkkkkkkk) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

lllllllll) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

mmmmmmmmm) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

nnnnnnnnn) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

oooooooo) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

pppppppp) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

e) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

f) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

iiiii) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

jjjjj) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

kkkkk) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

lllll) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

zzzzzz) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

aaaaaaa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbbbbb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza*

Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ccccccc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ddddddd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

kkk) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

lll) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos*

especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

uuuuuuu) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

vvvvvvv) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

wwwwwww) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

xxxxxxx) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una

especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

e) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

f) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

x) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

y) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

z) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 748

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715850 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física

así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

x) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

y) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

z) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

tttttt) clasificación ambiental A: 0,705;
uuuuuuu) clasificación ambiental: 0,453;
vvvvvvv) clasificación ambiental C: 0,098;
wwwwwww) clasificación ambiental ECO: 0,015;
xxxxxxx) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 749 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718238 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

sssssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

tttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ttttttttttttttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

estatal de carácter básico*, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

uuu) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

vvv) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

iiiiiiiii) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

jjjjjjjjj) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

kkkkkkkkk) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

lllllllll) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

mmmmmmmmm) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

nnnnnnnnn) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

oooooo) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

pppppp) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

qqqqqq) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

rrrrrr) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

yyyyyyy) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

zzzzzzz) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

aaaaaaaa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

bbbbbbbb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”,* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio

ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccccccccccccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ddddddddddddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

fffffffffffffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

kkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

eeeeeee) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

fffffff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria*

tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gggggggg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhhhhhh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

iiiiiii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

mmm) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

nnn) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *lllllllllllllllllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *oooooooooooooooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio*

ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppppppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ssssssssssssssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttttttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

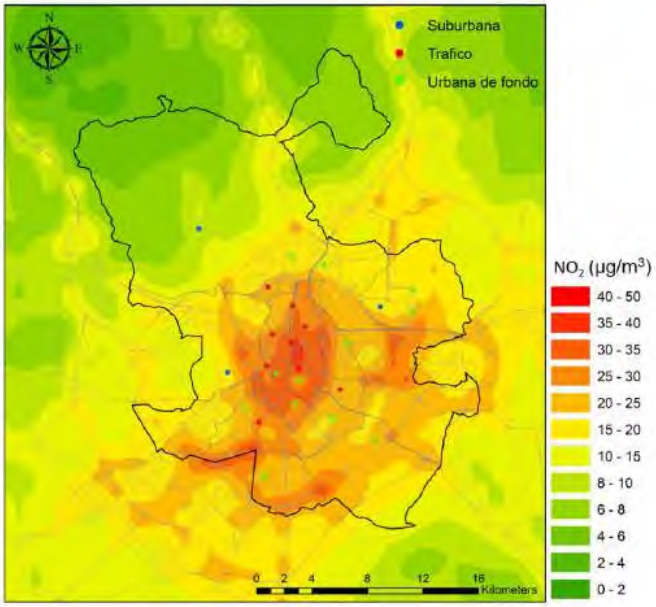

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccccccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

ddddddddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeeeeeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

fffffffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kkkkkkkkkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

lllllllll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto

frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mmmmmmmmmm) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

nnnnnnnnnn) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

oooooooooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

pppppppppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

qqqqqqqqq) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

rrrrrrrrr) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

sssssssss)Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ttttttttt) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

uuuuuuuuu) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

vvvvvvvvv) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

wwwwwwwww) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vvvvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggggggg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hhhhhhhh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

iiiiiiii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jjjjjjjj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

qqqqqqqqqq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

rrrrrrrrrr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

sssssssss) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

tttttttttt) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

uuuuuuuuuu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

vvvvvvvvvv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental,

energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

xxxxxxxxx) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

yyyyyyyyy) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

zzzzzzzzz)Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

aaaaaaaaaa) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

bbbbbbbbbb) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

cccccccccc) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

dddddddddd) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716006 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkkkkk) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

lllllllll) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

ggggggg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

hhhhhh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

iiiiii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

jjjjjj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº750

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715854 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccccccccccccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

yyyyyyy) clasificación ambiental A: 0,705;
zzzzzzz) clasificación ambiental: 0,453;
aaaaaaaa) clasificación ambiental C: 0,098;
bbbbbbbb) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ccccccc) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 435.

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715863 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física

así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *dddddddddddddddddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ffffffffffffffffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ggggggggggggggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

lllllllllllllllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxx) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

yyyyyyyy) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

zzzzzzzz) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el

inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

dddddddd) clasificación ambiental A: 0,705;
eeeeeeee) clasificación ambiental: 0,453;
ffffffff) clasificación ambiental C: 0,098;
gggggggg) clasificación ambiental ECO: 0,015;
hhhhhhhh) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 435.

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715863 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 435.

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715863 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la

finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

cccccccc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

ddddddd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

eeeeeeee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ffffffff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *oooooooooooooooooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *pppppppppppppppppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ssssssssssssssssssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttttttttttttttttttttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

cccccccccccccccccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddddddddddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffff) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

ggggggggg) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

hhhhhhhhh) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

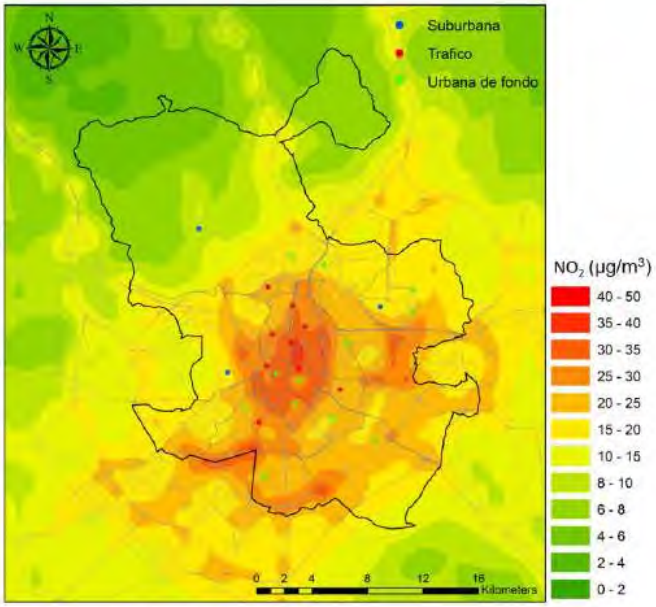

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

fffffffffffffffffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggggggggggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

llllllllllllllllllllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad*

del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

www) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

xxx) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por

tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

oooooooooo) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

pppppppppp) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

qqqqqqqqq) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

rrrrrrrrr) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

sssssssss) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

tttttttt) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la

Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

ssssss) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

tttttt) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

uuuuuu) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

vvvvvv) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

wwwwwww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xxxxxxx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

<u>Contestación:</u>

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmmmm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nnnnnnnn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde

Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

kkkkkk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

llllll) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

mmmmmm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

nnnnnn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooooooo) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

pppppppp) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

qqqqqqqq) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

rrrrrrrr) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

wwwwwwwwww) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

xxxxxxxxxx) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

yyyyyyyyyy) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

zzzzzzzzzz) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

aaaaaaaaaaa) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

bbbbbbbbbbb) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

eeeeeeeeee) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

fffffffffff) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

gggggggggg) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

hhhhhhhhhh) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

iiiiiiiiii) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

jjjjjjjjjj) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

kkkkkkkkkk) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yyyyyyy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zzzzzzz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

mmmmm) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

nnnnn) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ooooo) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ppppp) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida

y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

uuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

jjjjjjj) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

kkkkkkk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

llllll) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmmmmmm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nnnnnnn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ooo) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ppp) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted] ormula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

gggggggg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

hhhhhhhh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

iiiiiiii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

jjjjjjjj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”,* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *oooooooooooooooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *pppppppppppppppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssssssssssssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tttttttttttttttttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 752

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715864 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccccccccccccccccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

dddddddddddddddddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

iiiiiiii) clasificación ambiental A: 0,705;
jjjjjjjj) clasificación ambiental: 0,453;
kkkkkkkk) clasificación ambiental C: 0,098;
llllllll) clasificación ambiental ECO: 0,015;
mmmmmmmm) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 753

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715830 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

lllllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *fffffffffffffffffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *gggggggggggggggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

llllllllllllllllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

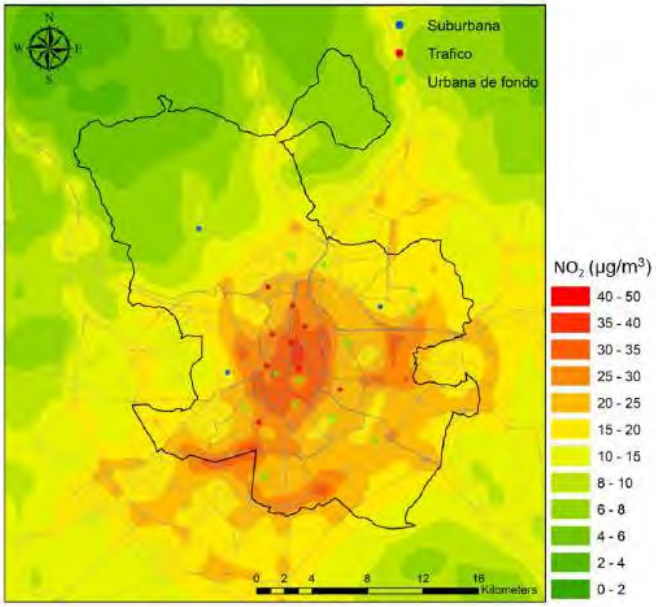

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo, la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del

Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de

abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

oooooooooooooooooooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppppppppppppppppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

sssssssssssssssssssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttttttttttttttttttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de

2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

yyy) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

zzz) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

uuuuuuuuu) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

vvvvvvvvv) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

wwwwwwwww) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

xxxxxxxxx) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

yyyyyyyyy) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

zzzzzzzzz) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último, debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio

climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

wwwwww) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

xxxxxx) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

yyyyyy) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

zzzzzz) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al

apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

sssssssss) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la

salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

tttttttt) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

oooooo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

pppppp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

qqqqqq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

rrrrrr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

4ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas*

de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuuu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

vvvvvvvv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de

Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

wwwwwwwww) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xxxxxxxx)Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

gggggggggg) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

hhhhhhhhhh) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

iiiiiiiiii) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

jjjjjjjjjjj) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

kkkkkkkkkkk) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

lllllllllll) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

lllllllllll) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se

realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

mmmmmmmmmm) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

nnnnnnnnnn) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

oooooooooo) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

pppppppppp) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

qqqqqqqqqq) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

rrrrrrrrrr) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

aaaaaaaa) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

bbbbbbbb) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

qqqqq) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

rrrrr) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

sssss) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ttttt) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

6ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por

España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ooooooo) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del

motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

pppppppp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqqqqqq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrrrrrr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

sssssss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la

salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

qqq) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

rrr) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

kkkkkkkk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

lllllllll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

mmmmmmmm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

nnnnnnnn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación

mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

8ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

a) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

b) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

c) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

d) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

e) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

f) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

nnnnnnnn) clasificación ambiental A: 0,705;
oooooooo) clasificación ambiental: 0,453;
pppppppp) clasificación ambiental C: 0,098;
qqqqqqqq) clasificación ambiental ECO: 0,015;
rrrrrrrr) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 754.2

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021071718257 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
>
> *h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".*

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles

con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> > a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
> >
> > b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> > k) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
> >
> > l) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
> >
> > m) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

<u>Contestación:</u>

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de**

estacionamiento se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término "bicicletas". Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las

disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

> ***"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las*

calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

h) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus

cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto

1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

e) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;
f) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única

conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los "paseos pavimentados" por el término "caminos", dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de

parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como "Calle 30" es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta "autopista" que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como

de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semafóricos, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

<u>Contestación:</u>

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

e) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

f) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

g) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

h) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

g) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
h) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;

d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

h) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y

compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*
> *1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:*
>
> > *c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".*

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

> "Apartado j) del artículo 235 de la OMS:
>
> *"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP*

en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> ***"Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera"* marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver

a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores

alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

g) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
h) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".**

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Madrid 26 de julio de 2021

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 755

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715874 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *oooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *pppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *qqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *rrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*
>
> *3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

tttttt) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

uuuuuuu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvvvvvv) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

wwwwwww) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xxxxxxx) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable

afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

sss) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ttt) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

x) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

uuu) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

vvv) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

www) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

xxx) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de

seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

ww) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

xx) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

yy) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

zz) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

y) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

z) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

3ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

4ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *sssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *tttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *uuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

vvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

cccccccc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ddddddd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

uuuuu) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

vvvvv) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

wwwww) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

xxxxx) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo

57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyyyy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zzzzzzzz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaaaaaaaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la

neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbbbbbbbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

uuuuuuuuuuu) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

vvvvvvvvvvv) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

wwwwwwwwwww) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

xxxxxxxxxxx) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

yyyyyyyyyyy) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

zzzzzzzzzzz) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

sssssssssss) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

tttttttttt) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

uuuuuuuuuu) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

vvvvvvvvvv) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

wwwwwwwwww) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

xxxxxxxxxx) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

yyyyyyyyyy) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

6ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire*

y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

g) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

h) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

i) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

j) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

k) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

l) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

m) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

n) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

o) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

eeeeeeee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ffffffff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

gggggggg) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ppppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

p) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

q) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

r) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

s) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

t) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

u) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

v) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

w) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

x) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50*

microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero":

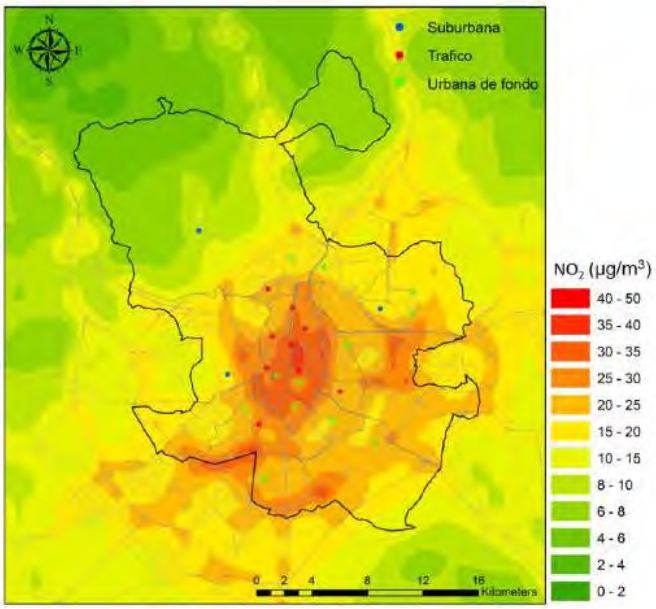

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la

calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

8ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

y) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

z) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

cc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

dd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del

medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

aaaa) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa

comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

bbbb) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

aaaaaaaaaa) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

bbbbbbbbbb) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

cccccccccc) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

dddddddddd) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

eeeeeeeeee) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

fffffffffff) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

aaaaaaa) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

bbbbbbb) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ccccccc) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ddddddd) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

9ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ccccccccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

ddddddddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeeeeeeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

fffffffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaaaaaaaaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbbbbbbbbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

cccccccccccc) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

dddddddddddd) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeeeeeeeeeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ffffffffffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

zzzzzzzzzz) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

aaaaaaaaaaa) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

bbbbbbbbbbb) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ccccccccccc) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ddddddddddd) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

eeeeeeeeeee) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

fffffffffff) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 756

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715884 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *hh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *jj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

kk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

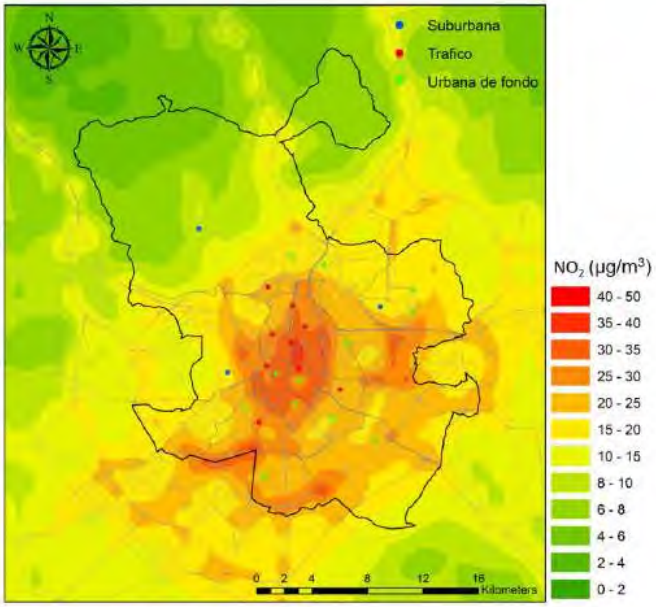

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el

desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

2ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del

medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

cccc) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa

comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

dddd) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

gggggggggg) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

hhhhhhhhhh) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

iiiiiiiiii) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

jjjjjjjjjj) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

kkkkkkkkkk) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

lllllllll) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

eeeeeee) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

fffffff) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ggggggg) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

hhhhhhh) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

3ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *qqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *rrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *sssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

ttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhhhhhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iiiiiiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

4ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con*

discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ggggggggg) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

hhhhhhhhh) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

ssssss) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

tttttt) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

uuuuuu) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en

virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

vvvvvv) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiiiiii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

jjjjjjjjj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kkkkkkkkk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

lllllllll) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

gggggggggggg) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

hhhhhhhhhhhh) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

iiiiiiiiiiii) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

jjjjjjjjjjjj) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

kkkkkkkkkkkk) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

llllllllllll) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ggggggggggg) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

hhhhhhhhhhh) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

iiiiiiiiiii) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

jjjjjjjjjjj) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

kkkkkkkkkkk) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

lllllllllll) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

mmmmmmmmmmm) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

6ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más*

elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjjjjjjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

kkkkkkkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

yyyyy) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

zzzzz) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

aaaaaa) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

bbbbbb) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española

en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.
Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

7ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *yyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *zzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *aaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *bbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la

"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

yyyyyyy) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

zzzzzzz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaaaaaa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los

términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbbbbbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ccccccc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de

Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

uuu) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

vvv) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que*

figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

8ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

oooooooo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

pppppppp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una

prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

qqqqqqqq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

rrrrrrrr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la

prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

9ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada

en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo*

previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

sssssssss) clasificación ambiental A: 0,705;
ttttttttt) clasificación ambiental: 0,453;
uuuuuuuuu) clasificación ambiental C: 0,098;
vvvvvvvvv) clasificación ambiental ECO: 0,015;
wwwwwwwww) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 755

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715890 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ddddddd) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

eeeeeeee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los*

artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ffffffff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gggggggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhhhhhhh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

www) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

xxx) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

2ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire*

y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

lll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

lllllllll) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

mmmmmmmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

nnnnnnnn) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en

relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

sss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

www) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

***Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia*

de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero":

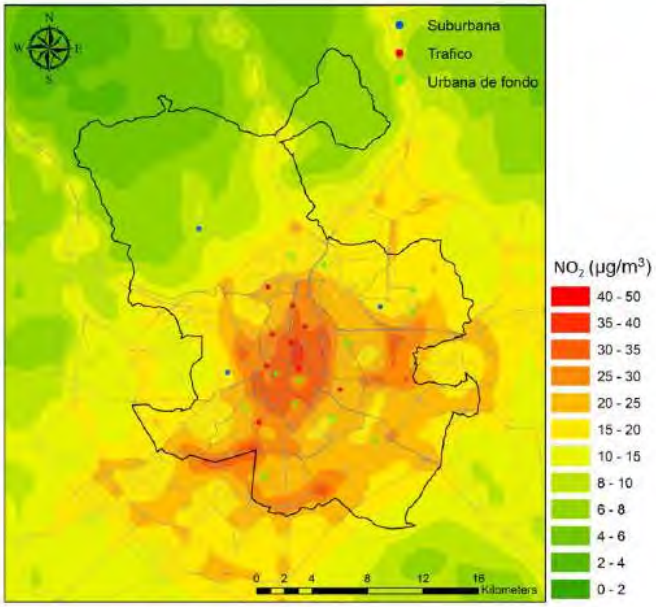

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

4ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

cccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

dddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

eeee) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ffff) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

mmmmmmmmmm) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

nnnnnnnnnn) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

oooooooooo) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

pppppppppp) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

qqqqqqqqqq) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

rrrrrrrrrr) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

iiiiiii) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

jjjjjjj) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

kkkkkkk) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

lllllll) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

5ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con*

discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmmmmm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la

LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nnnnnnnnn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

wwwwww) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

xxxxxx) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

yyyyyy) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y

g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

zzzzzz) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

6ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

y) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

yyy) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

zzz) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

aaaa) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

bbbb) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de

seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

aaa) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

bbb) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ccc) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ddd) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

aa) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

bb) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

7ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

zzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

oooooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

pppppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

cccccc) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

dddddd) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

eeeeee) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ffffff) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

8ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo

57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooooooo) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

pppppppp) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

qqqqqqqqq) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta

hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

rrrrrrrrr) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmmmmmmmmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnnnnnnnnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oooooooooooo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

pppppppppppp) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqqqqqqqqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrrrrrrrrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

nnnnnnnnnnn) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

oooooooooooo) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

pppppppppppp) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

qqqqqqqqqqqq) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

rrrrrrrrrrr) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

sssssssssss) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

tttttttttt) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

g) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

h) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *cc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *dd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *gg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

hh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las

administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

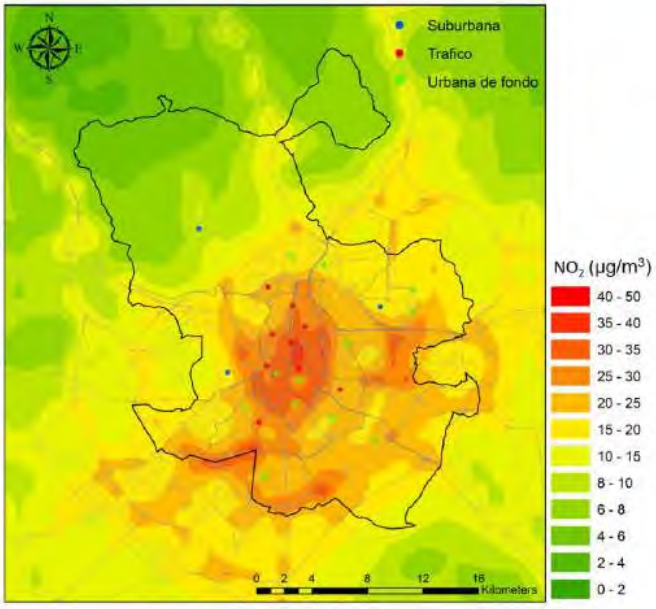

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

dd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

gggg) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

hhhh) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

sssssssssss) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

tttttttttt) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

uuuuuuuuuu) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

vvvvvvvvvv) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

wwwwwwwwww) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

xxxxxxxxxx) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

mmmmmmm) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

nnnnnnn) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ooooooo) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

pppppppp) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

rrrrrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos

para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ssssssssss) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

tttttttt) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

aaaaaaa) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

bbbbbbb) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ccccccc) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

dddddd) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A

según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

m) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

n) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

o) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

p) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

sssssssssss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ttttttttttt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uuuuuuuuuuuu) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público

colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

vvvvvvvvvvvv) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

wwwwwwwwwwww) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xxxxxxxxxxxx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- <u>Ventajas de la regulación de SER:</u>

uuuuuuuuuuu) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad

media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

vvvvvvvvvvv) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

wwwwwwwwwww) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

xxxxxxxxxxx) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

yyyyyyyyyyy) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

zzzzzzzzzzz) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

aaaaaaaaaaaa) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

g) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

h) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

gggggg) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

hhhhhh) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

iiiiii) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

jjjjjj) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

iiiiiiii) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

jjjjjjjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkkkkkkk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza*

Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

lllllll) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmmmmmmm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

yyy) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

zzz) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos*

especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

sssssssss) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

ttttttttt) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

uuuuuuuuu) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

vvvvvvvvv) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una

especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

g) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

h) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

dd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 758

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715887 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física

así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *cc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *dd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

gg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

xxxxxxxx) clasificación ambiental A: 0,705;
yyyyyyyy) clasificación ambiental: 0,453;
zzzzzzzz) clasificación ambiental C: 0,098;
aaaaaaaaa) clasificación ambiental ECO: 0,015;
bbbbbbbbb) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la

ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

wwwwwwww) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

xxxxxxxx) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

yyyyyyyy) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

zzzzzzzz) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *jjjj)Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *kkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *llll)Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *mmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *nnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *oooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

pppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

sssssssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ttttttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

kkkkkk) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

lllll) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

mmmmmm) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

nnnnnn) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuuuu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

vvvvvvvvv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

wwwwwwwww) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xxxxxxxxx) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyyyyyyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzzzzzzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaaaaaaaaaa) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

bbbbbbbbbbbbb) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ccccccccccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

dddddddddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio

público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

bbbbbbbbbbbb) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

cccccccccccc) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

dddddddddddd) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

eeeeeeeeeeee) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ffffffffffff) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

gggggggggggg) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

hhhhhhhhhhhh) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *ssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *tttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *uuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *vvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *wwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

xxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más

elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

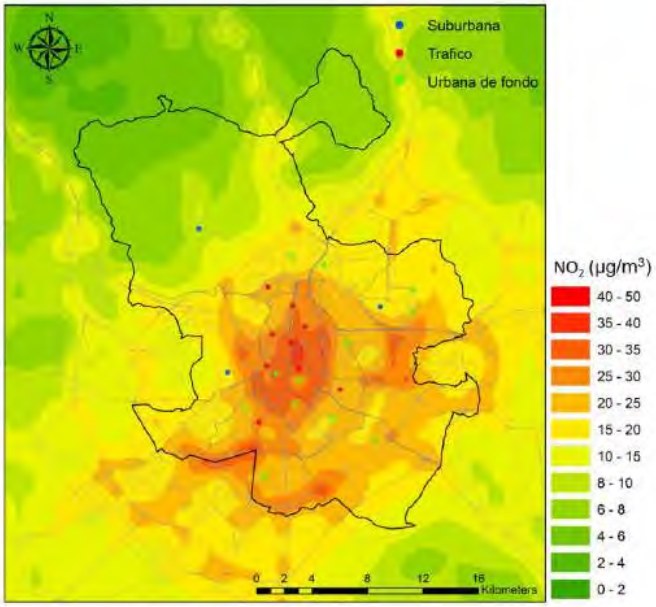

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

nnnnnnnn) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

oooooooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de*

personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ppppppp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqqqqqqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrrrrrrr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe

justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

aaaa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

bbbb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyyyyy) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

zzzzzzzzz) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

eeeeeee) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

fffffff) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

gggggggg) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

hhhhhhh) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvv)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vvvvvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de

las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto

normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *bbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la*

normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyy)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

cccccccc) clasificación ambiental A: 0,705;
ddddddddd) clasificación ambiental: 0,453;
eeeeeeeee)clasificación ambiental C: 0,098;
fffffffff) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ggggggggg) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 759

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715892 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *cccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *ddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *ffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

iiii) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

jjjj) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

yyyyyyyyyy) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

zzzzzzzzzz) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aaaaaaaaaaa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bbbbbbbbbbb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ccccccccccc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

dddddddddddd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

qqqqqqq) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

rrrrrrr) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

sssssss) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

tttttt) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

aaaaaaaaa) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

bbbbbbbbb) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ccccccccc) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ddddddddd) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”,* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *uuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *vvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

wwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

wwwwwwww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xxxxxxxx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

oooooo) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

pppppp) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

qqqqqq) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

rrrrrr) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaaaaa) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

bbbbbbbbbb) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

cccccccccc) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

dddddddddd) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeeeeeeeeeeee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

fffffffffffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto

frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

gggggggggggg) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

hhhhhhhhhhhh) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiiiiiiiiiiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjjjjjjjjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

iiiiiiiiiiii) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

jjjjjjjjjjjj) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

kkkkkkkkkkkk) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

llllllllllll) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

mmmmmmmmmmmm) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

nnnnnnnnnnnn) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

oooooooooooo) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *dddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *eeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *ffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *gggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

hhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más

elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

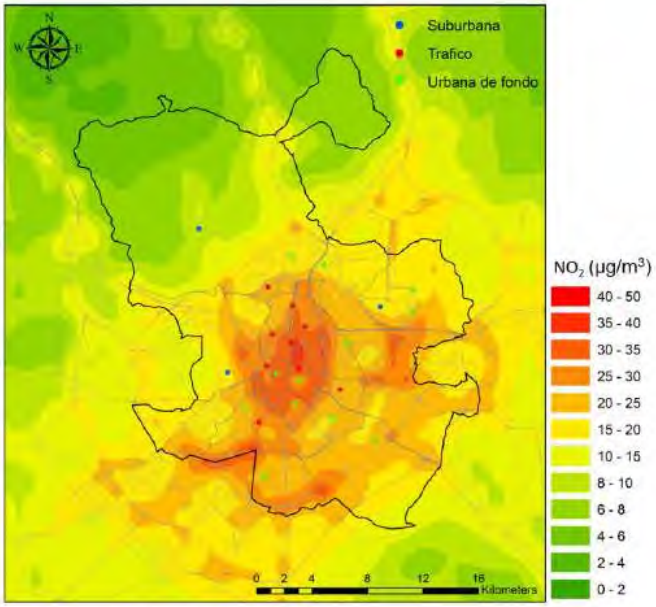

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

sssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

sssssssss) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ttttttttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuuuuuuu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvvvvvvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

wwwwwwww) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

cccc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

dddd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los*

distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeeeeeeeee) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

fffffffffff) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea

General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

iiiiiii) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

jjjjjjj) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

kkkkkkk) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

lllllll) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yyyyyyyy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zzzzzzzz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de

las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto

normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *llllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la*

normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

oooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

hhhhhhhhh) clasificación ambiental A: 0,705;
iiiiiiiii) clasificación ambiental: 0,453;
jjjjjjjjj) clasificación ambiental C: 0,098;
kkkkkkkkk) clasificación ambiental ECO: 0,015;
lllllllll) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

z) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

cccc) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

dddd) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

eeee) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ffff) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

eee) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

fff) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ggg) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

hhh) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

cc) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

dd) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las

personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº760

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715900 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

wwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *eeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *fffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *gggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

kkkk) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

llll) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

eeeeeeeeeee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

fffffffffff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

gggggggggg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hhhhhhhhhh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

iiiiiiiiii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jjjjjjjjjj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

uuuuuuu) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

vvvvvvv) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

wwwwwww) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

xxxxxxx) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

dddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

fffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiii)Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

lllllll)Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *lllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta*** *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

mmmm) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

nnnn) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kkkkkkkkkkk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

lllllllllll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mmmmmmmmmmm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nnnnnnnnnnn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

oooooooooooo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

pppppppppppp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de

Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

yyyyyyy) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

zzzzzzz) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aaaaaaaa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bbbbbbbb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

eeeeeeeee) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

fffffffff) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ggggggggg) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

hhhhhhhhh) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley

34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

lllllllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

mmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

nnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

sssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del*

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

qqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

xxxxxxxx) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

yyyyyyyy) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzzzzzzz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaaaaaaa) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbbbbbbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

eeee) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ffff) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *vvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *wwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *xxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

yyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

cccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

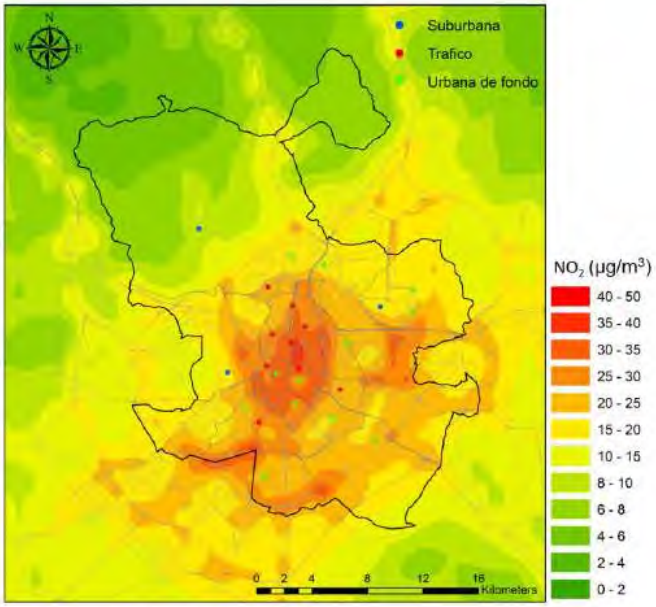

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggggggggg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hhhhhhhhhh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los

apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

iiiiiiiiii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jjjjjjjjjj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kkkkkkkkkkkkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

lllllllllllll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mmmmmmmmmmmmm) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

nnnnnnnnnnnnn) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

oooooooooooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

pppppppppppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

pppppppppppp) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

qqqqqqqqqqqq) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

rrrrrrrrrrrr) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

sssssssssssss) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

tttttttttttt) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

uuuuuuuuuuuu) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

vvvvvvvvvvvv) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER

y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] l Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

aaaaaaaaa) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

bbbbbbbbb) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkkkkkkk) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

lllllllllll) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

mmmmmmmmmm) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

nnnnnnnnnn) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

qqqqqqqqqqqqq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

rrrrrrrrrrrrr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

sssssssssssss) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

tttttttttttt) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

uuuuuuuuuuuuu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

vvvvvvvvvvvvv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental,

energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

wwwwwwwwwwww) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

xxxxxxxxxxxx) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

yyyyyyyyyyyy) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

zzzzzzzzzzzz) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

aaaaaaaaaaaa) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

bbbbbbbbbbbbb) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ccccccccccccc) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooooooooo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

pppppppppp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

mmmmmmm) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

nnnnnnn) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

oooooo) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

pppppp) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº761

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715901 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *eeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *gggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

hhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

llllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

mmmmmmmmm) clasificación ambiental A: 0,705;
nnnnnnnnn) clasificación ambiental: 0,453;
oooooooo) clasificación ambiental C: 0,098;
pppppppp) clasificación ambiental ECO: 0,015;
qqqqqqqq) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar*

el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 762

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715905 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Punto 1º

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física

así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *oooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *pppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

qqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

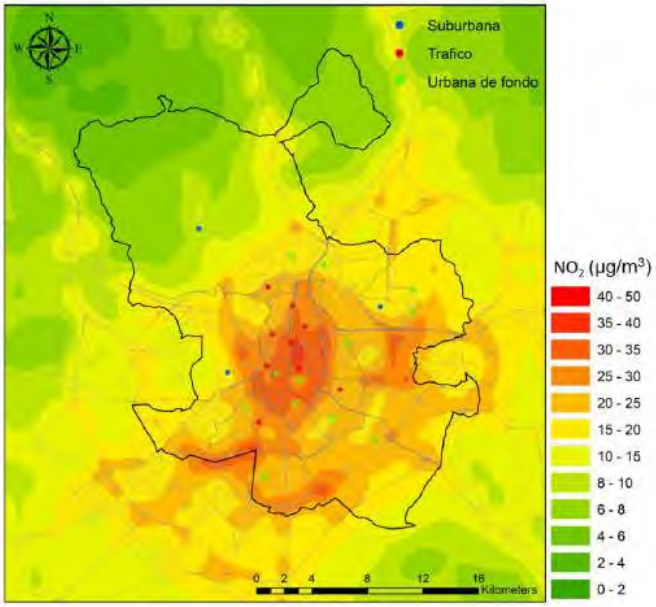

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 2º

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho

fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

> *gggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *hhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *iiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *jjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los

compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

oooo) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

pppp) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qqqqqqqqqqq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rrrrrrrrrrr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ssssssssss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

tttttttttt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uuuuuuuuuuu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vvvvvvvvvvv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio

climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cccccccc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

ddddddd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

eeeeeeee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ffffffff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

Punto 3º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de

la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *kkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

lllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

cccccccc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ddddddddd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para

satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 4º

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqqqqqq) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados

por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

rrrrrrrrrr) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

qqqqqqq) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

rrrrrrr) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

sssssss) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

tttttt) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Punto 5º

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

*"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

sssssssss) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

tttttttttt) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

uuuuuuuuuu) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por

la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

vvvvvvvvvv) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

wwwwwwwwwwwww) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

xxxxxxxxxxxxx) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

yyyyyyyyyyyyy) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

zzzzzzzzzzzzz) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

aaaaaaaaaaaaaa) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

bbbbbbbbbbbbbb) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un

aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

dddddddddddd) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

eeeeeeeeeeeee) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ffffffffffff) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

gggggggggggg) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

hhhhhhhhhhhh) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

iiiiiiiiiiiii) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

jjjjjjjjjjjjj) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Punto 6º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

eeeeeeeee)se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

fffffffff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ssssss) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

tttttt) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

uuuuuu) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

vvvvvv) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 7º

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ccccccccc) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ddddddddd) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeeeeeeee)autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

fffffffff) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ggggggggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

gggg) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

hhhh) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Punto 8º

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

iiiiiiiii) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

jjjjjjjjj) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

kkkkkkkkkk) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

lllllllll) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el

proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las

medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

fffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *zzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 9º

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha

27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *oooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *pppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

qqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

rrrrrrrrr) clasificación ambiental A: 0,705;
sssssssss) clasificación ambiental: 0,453;
ttttttttt) clasificación ambiental C: 0,098;
uuuuuuuuu) clasificación ambiental ECO: 0,015;
vvvvvvvvv) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un

vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental

que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *yyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *zzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

aaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

cccccccccc)Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

dddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

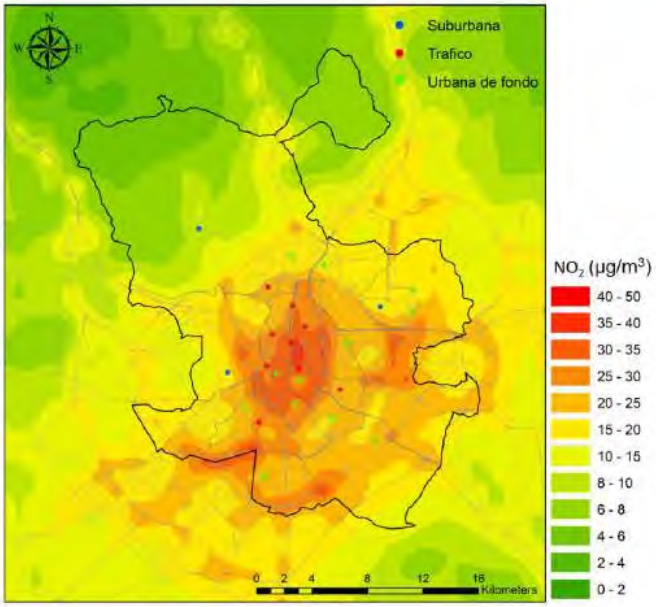

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

llllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

qqqq) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

rrrr) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

wwwwwwwwwww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

xxxxxxxxxxx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

yyyyyyyyyyy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

zzzzzzzzzzz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

aaaaaaaaaaaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

bbbbbbbbbbbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino

de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

gggggggg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

hhhhhhhh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

iiiiiiii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

jjjjjjjj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ggggggggg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

hhhhhhhhh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwwwwwwww) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

xxxxxxxxxx) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso

del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

uuuuuuu) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

vvvvvvv) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

wwwwwww) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

xxxxxxx) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyyyyyy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zzzzzzzzzz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaaaaaaaaaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbbbbbbbbbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ccccccccccccc) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ddddddddddddd) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de

los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

eeeeeeeeeeeeee) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

fffffffffffff) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

gggggggggggggg) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

hhhhhhhhhhhhh) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

kkkkkkkkkkkkk) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

lllllllllllll) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

mmmmmmmmmmmmm) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

nnnnnnnnnnnnn) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

oooooooooooooo) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

pppppppppppppp) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

qqqqqqqqqqqqq) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrr)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

iiiiiiiii) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

jjjjjjjjj) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

wwwwww) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

xxxxxx) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

yyyyyy) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

zzzzzz) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

uuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

hhhhhhhhh) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

iiiiiiiii) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

jjjjjjjjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkkkkkkkk) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

lllllllll) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

iiii) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

jjjj) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la

finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

mmmmmmmmm) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

nnnnnnnnn) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

oooooooo) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

pppppppp) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *pppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *qqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *rrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *sssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *tttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *uuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *vvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

wwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 763

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715907 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *yyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *zzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *aaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

bbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

wwwwwwwww) clasificación ambiental A: 0,705;
xxxxxxxxx) clasificación ambiental: 0,453;
yyyyyyyyy) clasificación ambiental C: 0,098;
zzzzzzzzz) clasificación ambiental ECO: 0,015;
aaaaaaaaaa) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 764

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715913 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *hhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *iiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *jjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

kkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

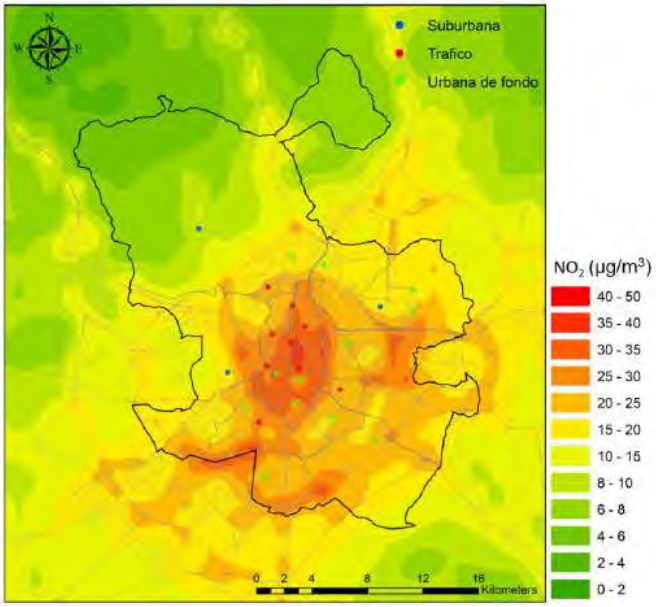

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo, la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del

Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de

abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

qqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

sssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con

los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ssss) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

tttt) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

cccccccccccc) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación

de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

dddddddddddd) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

eeeeeeeeeeee) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ffffffffffff) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

gggggggggggg) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

hhhhhhhhhhhh) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último, debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

kkkkkkkk) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

llllllll) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

mmmmmmmm) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

nnnnnnnn) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccccccccc) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

dddddddddd) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

yyyyyyy) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

zzzzzzz) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se

extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

aaaaaaaa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

bbbbbbbb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

4ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeeeeeeeeee) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

fffffffffff) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

gggggggggggg) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por

la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

hhhhhhhhhhh) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmmmmmmmmmmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnnnnnnnnnnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oooooooooooooo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

pppppppppppppp) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqqqqqqqqqqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrrrrrrrrrrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un

aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

rrrrrrrrrrrrr) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ssssssssssssss) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

tttttttttttttt) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

uuuuuuuuuuuuu) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

vvvvvvvvvvvvv) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

wwwwwwwwwwwww) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

xxxxxxxxxxxxx) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

kkkkkkkkk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

lllllllll) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

aaaaaaa) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

bbbbbbb) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

cccccc) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

dddddd) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

6ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de

las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio*

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

mmmmmmmmm) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

nnnnnnnnn) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad*

reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

oooooooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

pppppppp) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqqqqqqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más

contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

kkkk) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

llll) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

qqqqqqqqq) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

rrrrrrrrr) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

sssssssss) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

tttttttt) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”,* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de*

infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

8ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffffffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

dddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor

brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De

hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

bbbbbbbbbb) clasificación ambiental A: 0,705;
cccccccccc) clasificación ambiental: 0,453;
dddddddddd) clasificación ambiental C: 0,098;
eeeeeeeeee) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ffffffffff) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y

como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan

Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 765

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715922 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *iiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *llllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

nnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

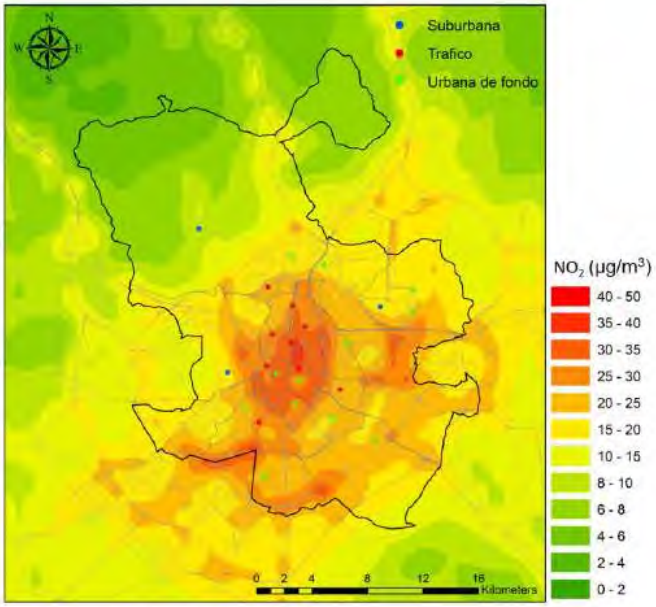

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el

desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

2ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

tttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvvvvv) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

wwwwwwwwwwww) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

xxxxxxxxxxxx) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

yyyyyyyyyyyy) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

zzzzzzzzzzzz)Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssss) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

tttttttttttttttttt) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvv)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

uuuu) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

vvvv) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

iiiiiiiiiiii) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

jjjjjjjjjjjj) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

kkkkkkkkkkkk) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

lllllllllll) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

mmmmmmmmmmm) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

nnnnnnnnnnn) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

oooooooo) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

pppppppp) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

qqqqqqqq) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

rrrrrrrr) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

3ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmmmmmmmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nnnnnnnnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

4ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con*

discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiiiiiiii) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

jjjjjjjjjjj) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

cccccccc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

ddddddd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

eeeeeeee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en

virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

fffffff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkkkkkkkk) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

lllllllllll) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

mmmmmmmmmmm) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

nnnnnnnnnnn) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaaaaaaaaaaaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbbbbbbbbbbbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ccccccccccccccc) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

dddddddddddddd) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeeeeeeeeeeeeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

fffffffffffffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

yyyyyyyyyyyyy) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

zzzzzzzzzzzzz) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

aaaaaaaaaaaaaa) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

bbbbbbbbbbbbbb) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ccccccccccccc) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

dddddddddddddd) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

eeeeeeeeeeeeee) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

6ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más*

elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

oooooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

pppppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

eeeeeee) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

fffffff) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

gggggg) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

hhhhhhh) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española

en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.
Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

7ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *fffffffffffffffffff)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *gggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *hhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la

"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

rrrrrrrrr) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ssssssss) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ttttttttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los

términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuuuuuuuu) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvvvvvvvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de

Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

mmmm) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

nnnn) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que*

figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

8ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

uuuuuuuuu) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

vvvvvvvvv)Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una

prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

wwwwwwwww) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

xxxxxxxxx) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la

prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

9ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada

en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo*

previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

gggggggggg) clasificación ambiental A: 0,705;
hhhhhhhhhh) clasificación ambiental: 0,453;
iiiiiiiiii) clasificación ambiental C: 0,098;
jjjjjjjjjj) clasificación ambiental ECO: 0,015;
kkkkkkkkkk) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

i) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

j) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *kk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *nn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *pp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

qq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las

administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

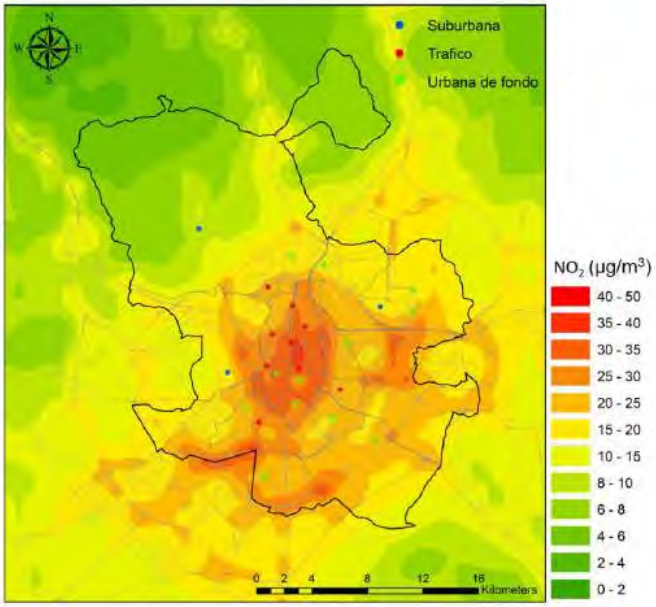

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio*

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

wwww) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

xxxx) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

oooooooooooo) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

pppppppppppp) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

qqqqqqqqqqqq) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

rrrrrrrrrrrr) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ssssssssssss) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

tttttttttttt) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

sssssssss) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

ttttttt) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

uuuuuuuu) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

vvvvvvvv) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los*

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqqqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

rrrrrrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha

regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooooooooooo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

pppppppppppp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

gggggggg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

hhhhhhhh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

iiiiiiii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

jjjjjjjj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

q) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

r) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

s) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

t) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ggggggggggggggg) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

hhhhhhhhhhhhhh) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

iiiiiiiiiiiiiii) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de

viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

jjjjjjjjjjjjjj) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

kkkkkkkkkkkkkkk) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

lllllllllllllll) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- <u>Ventajas de la regulación de SER:</u>

ffffffffffffff) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad

media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

gggggggggggggg) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

hhhhhhhhhhhhh) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

iiiiiiiiiiiiii) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

jjjjjjjjjjjjj) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

kkkkkkkkkkkkkk) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

lllllllllllllll)Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

i) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

j) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

iiiiiii) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

jjjjjjj) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

kkkkkkk) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

lllllll) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

wwwwwwwww) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

xxxxxxxxx) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

yyyyyyyyy) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza*

Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzzzzzzzz) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaaaaaaaa) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

oooo) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

pppp) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y*

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

yyyyyyyyy) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

zzzzzzzzz) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

aaaaaaaaaa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

bbbbbbbbbb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una

especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

i) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

j) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 766

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715928 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllllllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *kk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *nn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

pp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

lllllllll) clasificación ambiental A: 0,705;
mmmmmmmmmm) clasificación ambiental: 0,453;
nnnnnnnnn) clasificación ambiental C: 0,098;
oooooooooo) clasificación ambiental ECO: 0,015;
pppppppppp) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

jjjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

lllllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad*

del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

yyyy) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

zzzz) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por

tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

uuuuuuuuuuuu) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

vvvvvvvvvvvv) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

wwwwwwwwwwww) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

xxxxxxxxxxxx) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

yyyyyyyyyyyy) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

zzzzzzzzzzzz) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la

Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

wwwwwwww) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

xxxxxxxx) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

yyyyyyyy) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

zzzzzzzz) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

cccccccccc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

dddddddddd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

eeeeeeeeee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

fffffffffff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley

34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ssssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

tttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del*

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas

el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

bbbbbbbbbb) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y

circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

cccccccccc) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

dddddddddd) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeeeeeeeee) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

fffffffffff) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21

de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

qqqq) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

rrrr) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *bbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *dddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

eeeeeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

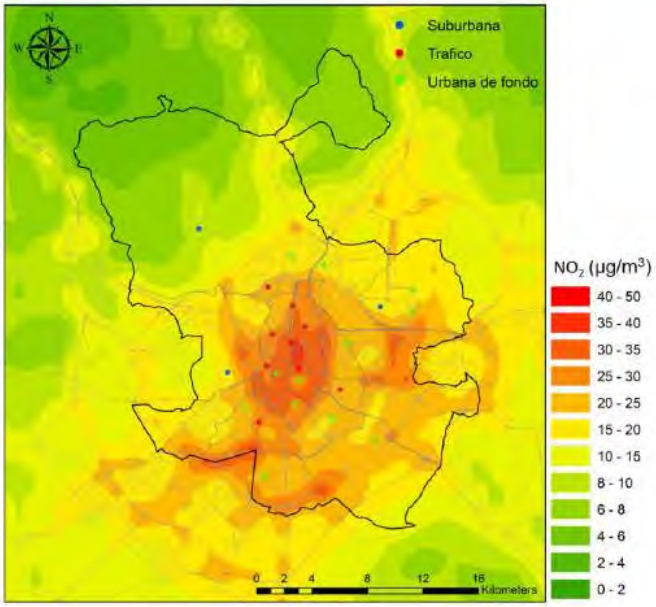

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqqqqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrrrrrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

sssssssssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tttttttttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmmmmmmmmmmmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnnnnnnnnnnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por

el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oooooooooooooo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

pppppppppppppp) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqqqqqqqqqqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrrrrrrrrrrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

mmmmmmmmmmmmmm) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

nnnnnnnnnnnnn) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

oooooooooooooo) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

pppppppppppppp) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

qqqqqqqqqqqqqq) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

rrrrrrrrrrrrrr) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

sssssssssssssss) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

sssssssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ttttttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuuuuuu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

vvvvvvvvvvv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la

Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

wwwwwwwwwww) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xxxxxxxxxxx) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ssssssssssssssss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ttttttttttttttt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de

los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uuuuuuuuuuuuuu) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

vvvvvvvvvvvvvv) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

wwwwwwwwwwwwwww) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xxxxxxxxxxxxxxx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

tttttttttttttt) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

uuuuuuuuuuuuuu) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

vvvvvvvvvvvvvv) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

wwwwwwwwwwwwww) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

xxxxxxxxxxxxxx) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

yyyyyyyyyyyyyy) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

zzzzzzzzzzzzzz) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyyyyyyy) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

zzzzzzzzzzz) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

kkkkkkkk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

llllllll) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

mmmmmmmm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

nnnnnnnn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº550

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715932 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *kkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *lllllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

nnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ssssssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la

Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

qqqqqqqqqq) clasificación ambiental A: 0,705;
rrrrrrrrrr) clasificación ambiental: 0,453;
ssssssssss) clasificación ambiental C: 0,098;
tttttttttt) clasificación ambiental ECO: 0,015;
uuuuuuuuuu) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana*

frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *llllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

aaaaa) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

bbbbb) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

aaaaaaaaaaaaa) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

bbbbbbbbbbbbb) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ccccccccccccc) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ddddddddddddd) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

eeeeeeeeeeeee) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

fffffffffffff) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

aaaaaaaaa) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

bbbbbbbbb) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ccccccccc) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ddddddddd) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

gggggggggg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

hhhhhhhhhh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

iiiiiiiiii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

jjjjjjjjjj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley

34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del*

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]l Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

gggggggggg) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

hhhhhhhhhh) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria*

tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

iiiiiiiiii) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

jjjjjjjjjj) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkkkkkkkkk)autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ssss) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

tttt) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *lllllllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

nnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

oooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los

vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

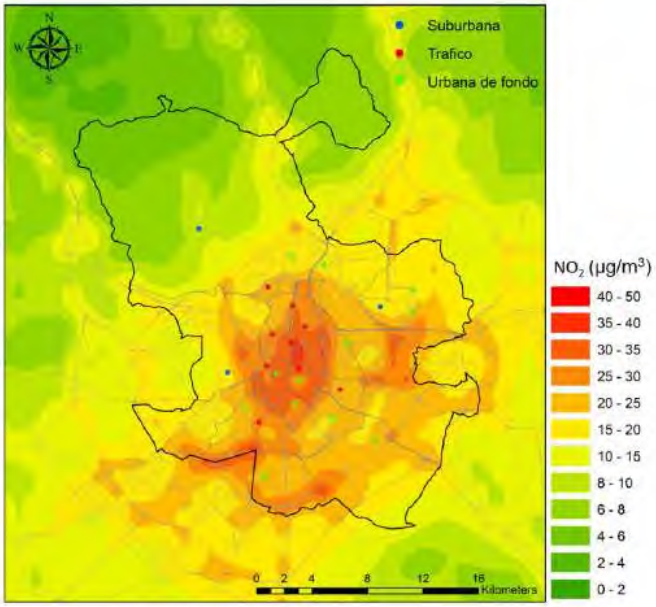

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaaaaaaa) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

bbbbbbbbbbbb) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

cccccccccccc) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

dddddddddddd) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyyyyyyyyyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzzzzzzzzzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el

denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaaaaaaaaaaaaa)el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

bbbbbbbbbbbbbbbb) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

cccccccccccccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ddddddddddddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

aaaaaaaaaaaaaa) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

bbbbbbbbbbbbbbb) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ccccccccccccccc) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ddddddddddddddd) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

eeeeeeeeeeeeeee) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

fffffffffffffff) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

gggggggggggggggg) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

oo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuuuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vvvvvvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeeeeeeeeeee) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

fffffffffffff) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la

Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

gggggggggggg) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

hhhhhhhhhhhh) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeeeeeeeeeeeeeee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

fffffffffffffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de

los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

gggggggggggggggg) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

hhhhhhhhhhhhhhh) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiiiiiiiiiiiiiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjjjjjjjjjjjjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

hhhhhhhhhhhhhh) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

iiiiiiiiiiiiiii) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

jjjjjjjjjjjjjjj) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

kkkkkkkkkkkkkkk) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

lllllllllllllll) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

mmmmmmmmmmmmmmm) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

nnnnnnnnnnnnnnn) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER

y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiiiiiiiii) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

jjjjjjjjjjjj) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

oooooooo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

pppppppp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

qqqqqqqq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

rrrrrrrr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº768

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715941 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *uuuuuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

wwwwwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor

brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De

hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

vvvvvvvvvv) clasificación ambiental A: 0,705;
wwwwwwwwww) clasificación ambiental: 0,453;
xxxxxxxxxx) clasificación ambiental C: 0,098;
yyyyyyyyyy) clasificación ambiental ECO: 0,015;
zzzzzzzzzz) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 769

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715951 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Punto 1º

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *dddddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ffffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *gggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

hhhhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llllllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

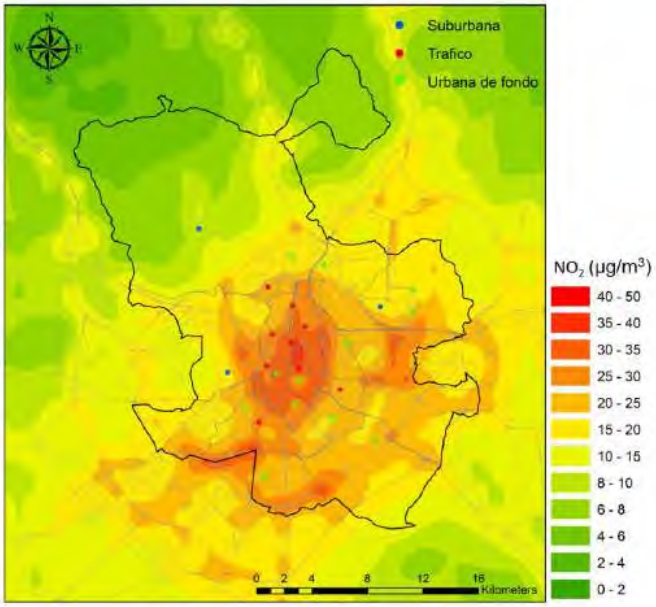

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 2º

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho

fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

mmmmmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

nnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

oooooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ssssssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttttttttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

> *iiiiiiiiiiiiiiiiiiii)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *lllllllllllllllllllll)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los

compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ccccc) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ddddd) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

gggggggggggg) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

hhhhhhhhhhhhh) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

iiiiiiiiiiiii) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

jjjjjjjjjjjjj) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

kkkkkkkkkkkkk) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

lllllllllllll) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio

climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

eeeeeeeee)la seguridad jurídica con una regulación detallada;

fffffffff) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ggggggggg) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

hhhhhhhhh) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

Punto 3º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de

la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

wwwwwwwww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xxxxxxxxx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para

satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 4º

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkkkkkkkkk) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados

por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

lllllllllll) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

ssssssss) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

ttttttttt) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

uuuuuuuu) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

vvvvvvvv) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Punto 5º

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

*"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmmmmmmmm) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

nnnnnnnnnnnn) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

oooooooooooo) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por

la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

pppppppppppp) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kkkkkkkkkkkkkkkkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

lllllllllllllllll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mmmmmmmmmmmmmmmm) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

nnnnnnnnnnnnnnnn) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

oooooooooooooooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

pppppppppppppppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un

aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- <u>Ventajas de la regulación de SER:</u>

oooooooooooooo) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

pppppppppppppp) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

qqqqqqqqqqqqqq) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

rrrrrrrrrrrrrr) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ssssssssssssss) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ttttttttttttttt) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

uuuuuuuuuuuuuu) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Punto 6º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yyyyyyyyy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zzzzzzzzz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

mmmmmmm) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

nnnnnnn) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

oooooo) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

pppppp) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 7º

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

lllllllll) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

mmmmmmmmmm) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta*

como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nnnnnnnnnn) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

oooooooooo) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

pppppppppp) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

uuuu) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

vvvv) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Punto 8º

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

kkkkkkkkkk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

lllllllll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

mmmmmmmmmm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

nnnnnnnnnn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la

regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las

medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que

la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvvvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwwwwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxxxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

cccccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

dddddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 9º

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha

27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *eeeeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *fffffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

gggggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

llllllllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

aaaaaaaaaaa) clasificación ambiental A: 0,705;
bbbbbbbbbbb) clasificación ambiental: 0,453;
ccccccccccc) clasificación ambiental C: 0,098;
ddddddddddd) clasificación ambiental ECO: 0,015;
eeeeeeeeeee) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un

vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental

que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 770 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210717030 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

aaaaaaaaaa) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

bbbbbbbbbb) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

aa) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

gggg) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

hhhh) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

iiii) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

jjjj) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

iii) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

jjj) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo

48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

kkk) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

lll) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

ee) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

ff) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas

invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffffffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

oooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tttttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

fffffffffff) clasificación ambiental A: 0,705;
gggggggggg) clasificación ambiental: 0,453;
hhhhhhhhhh) clasificación ambiental C: 0,098;
iiiiiiiiii) clasificación ambiental ECO: 0,015;

jjjjjjjjjj) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

cccccccccc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

dddddddddd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

qqqqqqq) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

rrrrrrr) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

sssssss) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

tttttt) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqqqqqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrrrrrrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ssssssssssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tttttttttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

qqqqqqqqqqqqqqqq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

rrrrrrrrrrrrrrrr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de

los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ssssssssssssssss) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

tttttttttttttttt) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

uuuuuuuuuuuuuuuu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

vvvvvvvvvvvvvvvv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

vvvvvvvvvvvvvvv) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

wwwwwwwwwwwwwww) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

xxxxxxxxxxxxxxx) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

yyyyyyyyyyyyyyy) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

zzzzzzzzzzzzzzz) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

aaaaaaaaaaaaaaa) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

bbbbbbbbbbbbbbb) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

eeeeeeeeee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

fffffffffff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

gggggggggg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

hhhhhhhhhh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la

LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

iiiiiiiiii) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

jjjjjjjjjj) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 771

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715957 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

oooooooooo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

pppppppppp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

qqqqqqqqqq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

rrrrrrrrrr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *wwwwwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxx)Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *ccccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ddddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 772

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715959 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *fffffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *gggggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

iiiiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

llllllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

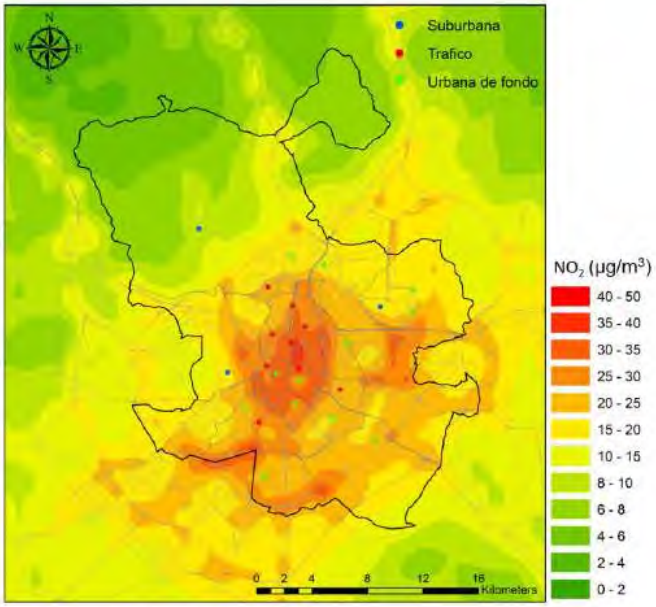

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo, la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del

Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de

abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

oooooooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssssssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttttttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuuuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvv)Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

eeeee) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

fffff) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

mmmmmmmmmmmmm) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

nnnnnnnnnnnnn) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

oooooooooooooo) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

pppppppppppppp) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

qqqqqqqqqqqqq) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

rrrrrrrrrrrrr) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último, debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

iiiiiiiii) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

jjjjjjjjj) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

kkkkkkkkk) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

lllllllll) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones

formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuuuuuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a

una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvvvvvvvvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

wwwwwwww) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

xxxxxxxx) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

yyyyyyyy) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

zzzzzzzz) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A

según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

4ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwwwwwwwwww) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

xxxxxxxxxxxx) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

yyyyyyyyyyyy) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los

apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

zzzzzzzzzzzz) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaaaaaaaaaaaaaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbbbbbbbbbbbbbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ccccccccccccccccc) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

ddddddddddddddddd) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeeeeeeeeeeeeeeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

fffffffffffffffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ccccccccccccccc)Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ddddddddddddddd) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

eeeeeeeeeeeeeeee) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

fffffffffffffff) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

gggggggggggggggg) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

hhhhhhhhhhhhhhh) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

iiiiiiiiiiiiiii) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

kkkkkkkkkk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

lllllllll) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

uuuuuuu) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

vvvvvvv) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

wwwwwww) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

xxxxxxx) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

6ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por

España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

qqqqqqqqqq) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de

la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

rrrrrrrrrr) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ssssssssss) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

tttttttttt) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuuuuuuuuu) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la

salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

wwww) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

xxxx) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

sssssssss) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

tttttttttt) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

uuuuuuuuuu) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

vvvvvvvvvv) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación

mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

8ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllllllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

cccccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ffffffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

kkkkkkkkkkk) clasificación ambiental A: 0,705;
lllllllllll) clasificación ambiental: 0,453;
mmmmmmmmmmm) clasificación ambiental C: 0,098;
nnnnnnnnnnn) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ooooooooooo) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 773

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715964 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley

7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ggggggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

lllllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

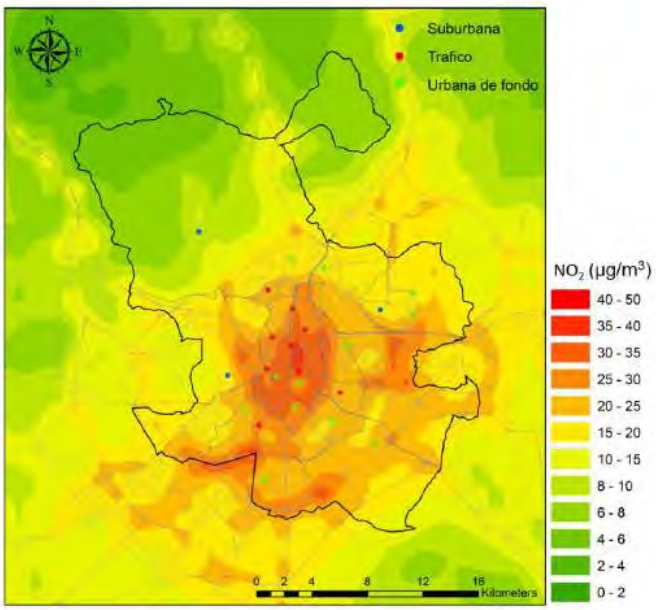

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el

desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

2ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ppppppppppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

sssssssssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,

especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ttttttttttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del

medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ggggg) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

hhhhh) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ssssssssssss) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

tttttttttttt) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

uuuuuuuuuuuuu) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es

la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

vvvvvvvvvvvv) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

wwwwwwwwwwwww) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

xxxxxxxxxxxxx) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

mmmmmmmmm) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

nnnnnnnnn) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

oooooooooo) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

pppppppppp) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

3ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmmmmmmmmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nnnnnnnnnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

4ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con*

discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaaaaaaaa) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la

LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

bbbbbbbbbbbbb) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

aaaaaaaaa) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

bbbbbbbbb) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ccccccccc) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y

g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ddddddddd) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccccccccccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

dddddddddddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeeeeeeeeeeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ffffffffffffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

oooooooooooooooo) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

pppppppppppppppp) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

qqqqqqqqqqqqqqqq) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

rrrrrrrrrrrrrrrr) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

sssssssssssssssss) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

tttttttttttttttttt) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

jjjjjjjjjjjjjjjj) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

kkkkkkkkkkkkkkkk) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

llllllllllllllll) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

mmmmmmmmmmmmmmmm) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

nnnnnnnnnnnnnnn) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

oooooooooooooooo) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

pppppppppppppppp) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

6ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles*

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

oooooooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

pppppppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

yyyyyyy) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

zzzzzzz) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

aaaaaaaa) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

bbbbbbbb) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española

en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.
Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

7ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la

"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

vvvvvvvvvv)autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

wwwwwwwwww) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xxxxxxxxxx) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los

términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

yyyyyyyyyy)autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzzzzzzzzz) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de

Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

yyyy) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

zzzz) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que*

figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

8ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

wwwwwwwwww) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

xxxxxxxxxx) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una

prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

yyyyyyyyyy) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

zzzzzzzzzz) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la

prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

9ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada

en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo*

previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por

España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

pppppppppppp) clasificación ambiental A: 0,705;
qqqqqqqqqqqq) clasificación ambiental: 0,453;
rrrrrrrrrrr) clasificación ambiental C: 0,098;
ssssssssssss) clasificación ambiental ECO: 0,015;
tttttttttttt) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº774 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716968 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj)Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

iiiii) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

jjjjj) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

yyyyyyyyyyyyy) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

zzzzzzzzzzzzz) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aaaaaaaaaaaaaa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bbbbbbbbbbbbbb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ccccccccccccc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

dddddddddddddd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino

de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

qqqqqqqqq) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

rrrrrrrrr) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

sssssssss) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ttttttttt) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio

ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

k) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

l) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *uu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *vv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *yy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *zz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
>
> *aaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

bbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a

partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

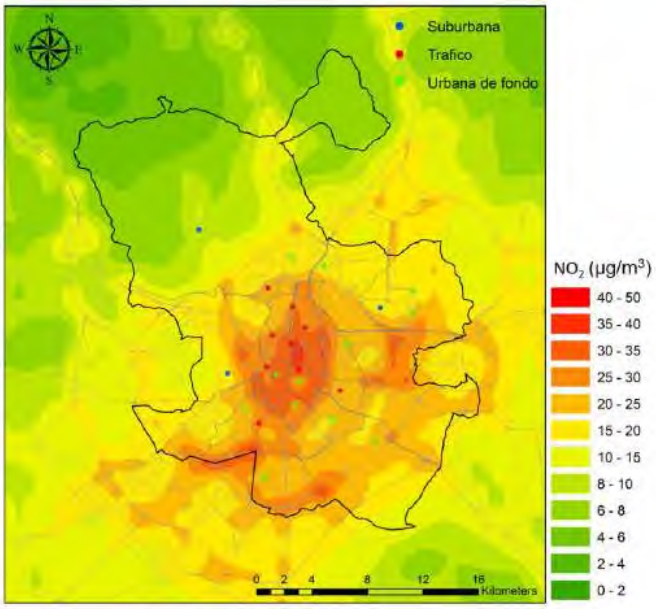

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio*

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

kkkkk) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

lllll) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

eeeeeeeeeeeeee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

fffffffffffffff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

gggggggggggggg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hhhhhhhhhhhhh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

iiiiiiiiiiiiii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jjjjjjjjjjjjjj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

uuuuuuuuu) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

vvvvvvvvv) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

wwwwwwwww) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

xxxxxxxxx) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los*

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqqqqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

rrrrrrrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha

regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggggggggggg) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

hhhhhhhhhhhhh) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

eeeeeeeee) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

fffffffff) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

gggggggggg) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

hhhhhhhhh) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

u) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

v) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

w) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

x) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

uuuuuuuuuuuuuuuu) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

vvvvvvvvvvvvvvvv)la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

wwwwwwwwwwwwwwwww) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte

público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

xxxxxxxxxxxxxxxxx) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

yyyyyyyyyyyyyyyyy)la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

zzzzzzzzzzzzzzzzz) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- <u>Ventajas de la regulación de SER:</u>

qqqqqqqqqqqqqqq) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite

aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ssssssssssssssss) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

tttttttttttttttt) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

uuuuuuuuuuuuuuuu) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

vvvvvvvvvvvvvvvv) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

wwwwwwwwwwwwwwww) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

k) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

l) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

cccccccc) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

ddddddd) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

eeeeeeee) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ffffffff) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

aaaaaaaaaaa) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

bbbbbbbbbbb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

cccccccccccc) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza*

Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

dddddddddddd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeeeeeeeeeee) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

aaaaa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

bbbbb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y*

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

aaaaaaaaaaa) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

bbbbbbbbbbb) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ccccccccccc) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ddddddddddd) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una

especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

k) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

l) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 775

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715969 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *uu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *vv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

yy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

uuuuuuuuuuu) clasificación ambiental A: 0,705;
vvvvvvvvvvv) clasificación ambiental: 0,453;
wwwwwwwwwww) clasificación ambiental C: 0,098;
xxxxxxxxxxx) clasificación ambiental ECO: 0,015;
yyyyyyyyyyy) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

eeeeeeeeeee) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

fffffffffff) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

gggggggggg) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

hhhhhhhhhh) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttttttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ssssssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *tttttttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de

Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

sssssssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

tttttttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

gggggggg) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

hhhhhhhh) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

iiiiiiii) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

jjjjjjjj) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiiiiiiiiii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

jjjjjjjjjjjjj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kkkkkkkkkkkkk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

lllllllllllll) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaaaaaaaaaaaaaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbbbbbbbbbbbbbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por

el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

cccccccccccccccccc) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

dddddddddddddddddd) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeeeeeeeeeeeeeeeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ffffffffffffffffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

xxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

yyyyyyyyyyyyyyyy) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

aaaaaaaaaaaaaaaa) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

bbbbbbbbbbbbbbbb) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ccccccccccccccccc) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ddddddddddddddddd) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER

y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *cccccccccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ddddddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffffffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

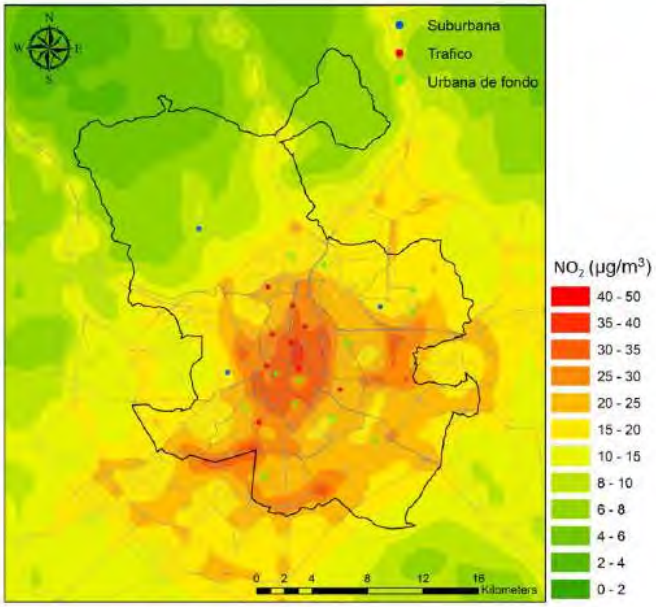

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llllllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

fffffffffff) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

gggggggggggg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhhhhhhhhhh) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

iiiiiiiiiii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

jjjjjjjjjjj) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ccccc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ddddd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmmmmmmmmm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nnnnnnnnnnnnn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

iiiiiiiii) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

jjjjjjjjj) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

kkkkkkkkk) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

llllllll) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuuuuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vvvvvvvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008,

relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

lllllllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

wwwwwwwwww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xxxxxxxxxx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

yyyyyyyyyy) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ssssssssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *tttttttttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

zzzzzzzzzzz) clasificación ambiental A: 0,705;
aaaaaaaaaaa) clasificación ambiental: 0,453;
bbbbbbbbbbbb) clasificación ambiental C: 0,098;
ccccccccccc) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ddddddddddd) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

bb) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

kkkk) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

llll) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

mmmm) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

nnnn) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

mmm) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

nnn) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ooo) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ppp) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

gg) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

hh) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las

personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº776

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718355 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ccccccccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

dddddddddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

mmmmm) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

nnnnn) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kkkkkkkkkkkkkkk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

lllllllllllllll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mmmmmmmmmmmmmm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nnnnnnnnnnnnnn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

oooooooooooooo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

pppppppppppppp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de

dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

yyyyyyyyy) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

zzzzzzzzz) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aaaaaaaaaa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bbbbbbbbbb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y

circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

iiiiiiiiiii) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

jjjjjjjjjjj) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

kkkkkkkkkkk) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

lllllllllll) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *lllllllllllllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *oooooooooooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ppppppppppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffffffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

eee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

zzzzzzzzzz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

aaaaaaaaaaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

kkkkkkkk) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

lllllllll) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

mmmmmmmm) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona

usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

nnnnnnnn) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooooooooooo) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

pppppppppppp) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

qqqqqqqqqqqqq) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

rrrrrrrrrrrrr) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

gggggggggggggggggg) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

hhhhhhhhhhhhhhhhh) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

iiiiiiiiiiiiiiiiii) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

llllllllllllllllll) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

eeeeeeeeeeeeeeeee) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

fffffffffffffffff) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

gggggggggggggggg) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

hhhhhhhhhhhhhhhh) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

iiiiiiiiiiiiiiii) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

jjjjjjjjjjjjjjjj) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

kkkkkkkkkkkkkkkkk) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ssssssssssssssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *tttttttttttttttttttttt)Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

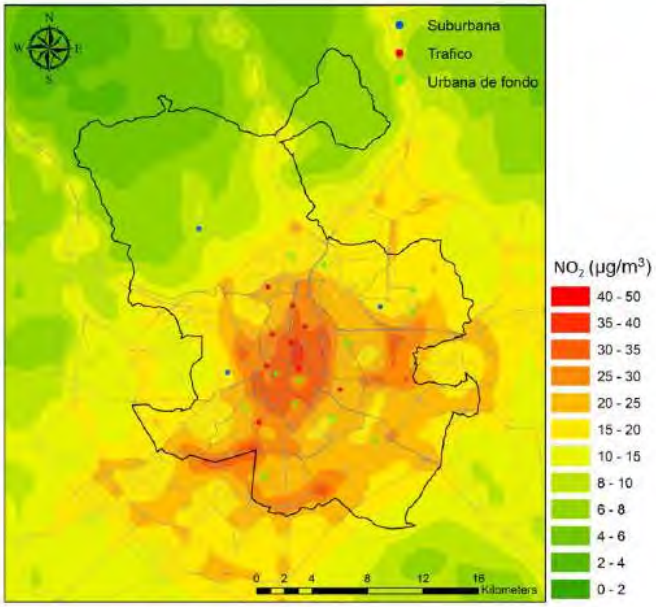

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

oooooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

kkkkkkkkkkk) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

lllllllllll) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmmmmmmmmmm) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nnnnnnnnnnn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

oooooooooooo) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

eeeee) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

fffff) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de

Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

sssssssssssss) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

tttttttttttttt) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso

del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

mmmmmmmmm) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

nnnnnnnnn) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

oooooooo) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

pppppppp) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbbbbbbbbbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ccccccccccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la

LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddddddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ccccccccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ddddddddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

eeeeeeeeeeee) clasificación ambiental A: 0,705;
fffffffffffff) clasificación ambiental: 0,453;
ggggggggggg) clasificación ambiental C: 0,098;
hhhhhhhhhhh) clasificación ambiental ECO: 0,015;
iiiiiiiiiii) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº777

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715975 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllllllllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ssssssssssssssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccccccccccc)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad*

del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ooooo) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ppppp) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por

tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qqqqqqqqqqqqqq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rrrrrrrrrrrrrr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ssssssssssssss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

tttttttttttttt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uuuuuuuuuuuuuu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vvvvvvvvvvvvvv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la

Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cccccccccc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

dddddddddd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

eeeeeeeeee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

fffffffffff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 778 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718361 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

dddddddddddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

eeeeeeeeeeee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

mmmmmmmmmmm) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

nnnnnnnnnnn) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

oooooooooooo) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

pppppppppppp) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffffffffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ttttttttttttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

iii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

fffffffffff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

gggggggggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

oooooooo) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

pppppppp) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

qqqqqqqq) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

rrrrrrrr) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuuuuuuuu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

vvvvvvvvvvvvv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

wwwwwwwwwwwwww) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xxxxxxxxxxxxx) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnnnnnnnnnnnnnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oooooooooooooooooo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

pppppppppppppppppp) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrrrrrrrrrrrrrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

lllllllllllllllll) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

mmmmmmmmmmmmmmmmm) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

nnnnnnnnnnnnnnnn) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

oooooooooooooooo) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

pppppppppppppppp) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

qqqqqqqqqqqqqqqq) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggggggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccccccccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ddddddddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *fffffffffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

gggggggggggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttttttttttttt)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40*

microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero":

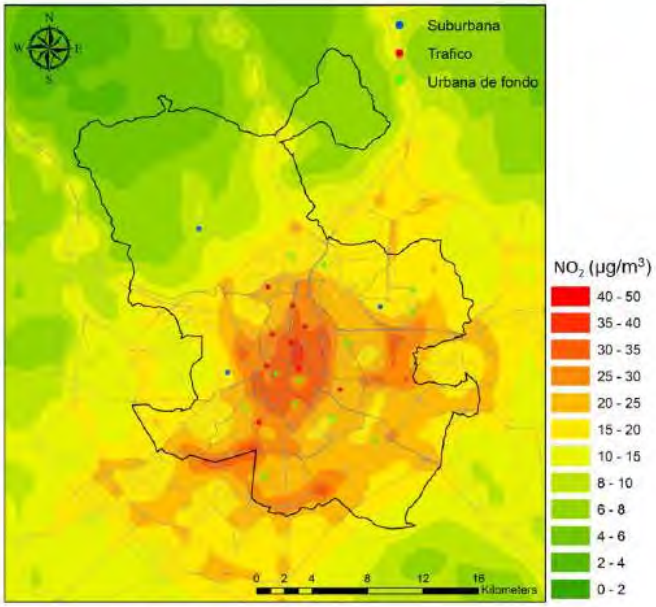

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar

los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los*

vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

pppppppppppp) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

qqqqqqqqqqq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para*

las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrrrrrrrrrr) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ssssssssss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

tttttttttt) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ggggg) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

hhhhh) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyyyyyyyyy) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

zzzzzzzzzzzzz) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

qqqqqqqqq) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

rrrrrrrrr) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ssssssssss) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

tttttttttt) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhhhhhhhhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iiiiiiiiiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *lllllllllllllllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

oooooooooooooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ssssssssssssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffffffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

jjjjjjjjjjjj) clasificación ambiental A: 0,705;
kkkkkkkkkkkk) clasificación ambiental: 0,453;
llllllllllll) clasificación ambiental C: 0,098;
mmmmmmmmmmmm) clasificación ambiental ECO: 0,015;
nnnnnnnnnnnn) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 779

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715981 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

cccccccccccccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *ggggggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad*

del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

qqqqq) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

rrrrr) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

wwwwwwwwwwwwww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

xxxxxxxxxxxxxx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

yyyyyyyyyyyyyy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

zzzzzzzzzzzzzz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

aaaaaaaaaaaaaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

bbbbbbbbbbbbbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

gggggggggg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

hhhhhhhhhh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

iiiiiiiiii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

jjjjjjjjjj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 780

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716831 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación. Artículo 22.3.a) OMS

Expone que se incluya en el articulado citado la prohibición de acceso por motivos de intensidad del tráfico.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 22.3 de la OMS regula las medidas a adoptar en la ordenación permanente de tráfico de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante ZBEDEP) para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico motorizado. La creación de una zona de bajas emisiones debe ser objeto de regulación mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de los ciudadanos.

El Ayuntamiento de Madrid, entre sus competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial dispone de facultades de regulación y ordenación de tráfico por

motivos de intensidad del tráfico atribuidas expresamente por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

Estas competencias se ejercen de forma continuada por la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en aplicación directa de la legislación estatal de tráfico y de régimen local especial de Madrid.

En aquellos supuestos en los que se requiera la adopción de medidas extraordinarias y temporales de tráfico la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente regula en su artículo 35 la posibilidad de adoptar restricciones por intensidad del tráfico. El Proyecto normativo propone regular dichos supuestos en el artículo 25 de la OMS con la siguiente redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"Artículo 25. Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.*
>
> *1. El órgano municipal competente podrá implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad*
> *de los espacios públicos y privados y prevención de situaciones de grave congestión de tráfico, o cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.*
>
> *2. Las medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico, de limitación de la velocidad y de prohibición del estacionamiento de vehículos que podrán adoptarse cuando proceda son:*
>
> > *a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.*
> > *b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.*
> > *c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.*
> > *d) La limitación o modificación de horarios de carga y descarga.*
> > *(…)"*

No deben confundirse, por tanto, las medidas de ordenación permanente del tráfico para crear una zona de bajas emisiones destinada a la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, de las medidas ordinarias o extraordinarias de ordenación y regulación del tráfico en los supuestos de elevada intensidad del tráfico. Son supuestos distintos objeto de una regulación específica en la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación. Artículo 23.3.d).3º) ZBEDEP

Expone la supresión del apartado 3.d).3º), es decir, prohibir el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro a los comerciantes, y a las personas invitadas por estos.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

j) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

k) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

l) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

d) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

3ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Expone que en el apartado 8º, se reduzca el horario de acceso de las motocicletas, ciclomotores y vehículos de tres ruedas de 7 a 21 horas.

Contestación:

Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche.

Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO2), en comparación con otros vehículos motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y de CO2, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO2), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Y es que cabe destacar que un vehículo como la moto maniobra con mucha más rapidez y puede sortear cualquier atasco con más facilidad que un coche. Las motos suelen pasar menos tiempo emitiendo sustancias contaminantes (entre un 50-70% menos que un coche).

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Por tanto, el horario establecido en la Ordenanza se considera adecuado y permite el cumplimiento de las emisiones establecido en la normativa europea.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación. Artículo 23.3.e).17º Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Solicita la supresión del apartado 17º del artículo 23.3.e) de la OMS, para no permitir el acceso a vehículos que dejen o recojan a alumnos de educación infantil y primaria, así como los de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.

Contestación:

Todos los colegios del término municipal en el que existen problemas de acceso, tienen establecido un protocolo de movilidad para que la entrada y salida de los vehículos de los alumnos no genere congestión del tráfico.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

e) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

f) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

g) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

h) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la

ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

i) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

j) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

k) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Expone la supresión del apartado 18º, para no permitir el acceso a vehículos de trabajadores de la zona entre las 1.30 y las 6.30 siempre que no se disponga cerca del lugar de trabajo, a diez minutos andando, de autobús nocturno.

Contestación:

Efectivamente el horario del metro de Madrid está cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que no se podría acceder a dicha zona en transporte público a los trabajadores que así lo requiriesen.

Sin embargo, el horario nocturno de los trabajadores suele ser más amplio y estar integrado en las horas durante cuales el transporte público es inexistente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas.

Además, muchos de los trabajadores pueden residir fuera del término municipal de Madrid, lo que complicaría aún más el traslado de estas personas.

El Ayuntamiento de Madrid ofrece a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "búhos", un amplio servicio de transporte que puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las

necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

6ª) Alegación. Artículo 48.2.c)

Solicita la modificación del artículo 48.2.c) de la OMS para añadir un nuevo apartado 8º que prohíba el estacionamiento de motos en zona de "orejas" en confluencia de dos aceras que hagan esquina.

Así mismo, expone incluir también un apartado 8º.2 que permita únicamente el aparcamiento en aceras de las motocicletas, ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas dejando un hueco de metros libres cada 4 metros, para poder evacuar en casos de emergencia.

Contestación:

Se **estima parcialmente la alegación relativa a las orejas** en la medida en que el supuesto de hecho solicitado se encuentra ya incluido en la medida en que se prohíbe el estacionamiento de motos allá donde se incumpla cualquiera de las condiciones de artículo 48.2.b) de la OMS, que incluye la exigencia de un ancho libre de paso de tres metros (apartado 4º) o una distancia mínima de dos metros a los encaminamientos tacto visuales (apartado 5º).

Por otro lado debe recordarse que el artículo 48.2.c).6º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, prohíbe el estacionamiento "sobre ampliaciones provisionales de aceras". Y que el artículo 48.2.c).7º) prohíbe expresamente el estacionamiento de motos en zonas peatonales que no sean aceras, salvo que lo permita expresamente la señalización. **Por ello no se requiere modificación alguna de Proyecto.**

Respecto a la modificación propuesta de permitir el aparcamiento de motocicletas, ciclomotores, etc, con un hueco de 2 metros libre cada 4 metros, tampoco se considera necesario, ya que el propio artículo 48 prohíbe el aparcamientos en aceras, salvo en casos excepcionales y si se dan las distancias que permitan una seguridad de la zona.

En concreto, se establece excepcionalmente, cuando no sea posible aparcar en la banda de estacionamiento podrán hacerlo sobre aceras si se cumplen todos estos requisitos:

- 1.º Se trate de calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón.
- 2.º No exista banda de estacionamiento, en los términos de la disposición transitoria sexta.
- 3.º No exista señalización específica que lo prohíba.

- 4.º Se respete, en todo caso, un ancho libre de paso de tres metros. Cuando exista acera-bici el ancho de acera libre de paso se contará desde el límite interior de la acera-bici a la fachada.

- 5º Se respete, en todo caso, una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

- 6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:

    - 1.ª Paralelamente al bordillo en aceras de menos de seis metros de ancho.
    - 2.ª En semibatería o en ángulo, si la acera tiene más de seis metros de ancho.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** del Proyecto ni de la MAIN.

7ª) Alegación. Artículo 52.

Solicita la modificación de artículo 52.1.i) para que los residentes del barrio 16 puedan estacionar en su zona o en la colindante.

Contestación:

El artículo 52.1.i) establece un régimen de estacionamiento especial para las personas residentes en el barrio 16 de Sol:

> "i) Debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 11 (Palacio) o 13 (Cortes), en función de la proximidad de su domicilio a uno de estos dos barrios.
>
> Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, calle Concepción Jerónima, calle Tintoreros, calle Cuchilleros, calle Cava de San Miguel, calle Fuentes, calle Costanilla de los Ángeles, plaza de Santo Domingo y calle Jacometrezo podrán estacionar en Sol y en el barrio de Palacio (Zona 161).
>
> Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, plaza de Jacinto Benavente, calle Cruz, plaza Canalejas, calle Sevilla, calle Virgen de los Peligros y calle Gran Vía podrán estacionar en el barrio Sol y en el barrio de Cortes (Zona 163).
>
> Igualmente las personas residentes del barrio 13 (Cortes) podrán estacionar en el ámbito territorial comprendido en el interior del siguiente perímetro del barrio 35 (Jerónimos): calle Alfonso XII, paseo del Prado, calle Alcalá y glorieta de Carlos V.

Se desestima la alegación porque la finalidad de la norma es facilitar el estacionamiento de los residentes atendiendo a la zona del barrio del Sol en la que viven, manteniendo una ordenación equilibrada del estacionamiento regulado.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** del Proyecto ni de la MAIN.

8ª) Alegación. Artículo 73. Capítulo IV. Reservas.

Solicita que en las zonas de reserva de aparcamientos de motocicletas, ciclomotores y bicicletas, se reduzca el porcentaje de reserva de empresas privadas del 50% al 25%.

Contestación:

Desde la entrada en vigor de la vigente OMS se ha producido un incremento considerable de las motos y motocicletas en arrendamiento sin conductor en la ciudad de Madrid.

Esto estaba provocando que las mismas utilizasen las reservas de plazas de aparcamiento autorizadas de forma masiva, en perjuicio del motorista privado.

Por todo ello, se ha limitado a un máximo del 50% de la ocupación temporal de las citadas zonas, y se considera que es un porcentaje suficiente para la convivencia entre las motos de arrendamiento y las de carácter privativo.

Reducir aún más dicho porcentaje provocaría una insuficiencia de espacios de estacionamiento para este tipo de vehículos. No debemos olvidar que en la actualidad existen en torno a 11.000 plazas de aparcamientos para motos, y el parque móvil de motos puede ascender a en torno a 250.000 motos en la ciudad de Madrid, por lo que reducir aún más las plazas para este tipo de empresas haría casi inviable su estacionamiento.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

9ª) Alegación Artículo 126.1.c) OMS.

Solicita la supresión del punto primero, que permite la contratación de abonos de residentes a personas físicas o jurídicas titulares de actividades económicas y otras que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

Contestación:

El artículo 126.1 de la vigente OMS establece que:

> *"Artículo 126. Requisitos.*

1. Podrán contratar abonos de residentes, por orden de prioridad, las personas que formen parte de los siguientes colectivos:
a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;
b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;
c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento".

El Proyecto normativo propone dar la siguiente redacción:

"Artículo 126. Requisitos.

1. Solo podrán contratar abonos de residentes las personas que cumplan el requisito subjetivo, por orden de prioridad, de formar parte de los siguientes colectivos, ordenados por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes:
a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;
b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;
c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento".

La redacción propuesta protege los intereses de las personas físicas residentes en el área de influencia del respectivo aparcamiento, aclarando expresamente que los colectivos se ordenan *"por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes".*

Las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas ubicadas en el área de influencia de un aparcamiento pueden necesitar la contratación de un abono de residentes de media o larga duración en un aparcamiento municipal de residentes en régimen de gestión de abonos. Con ello se reduce el tráfico de agitación, se eliminan vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la vía pública sin perjudicar los derechos de las personas físicas residentes que disponen de prioridad en la contratación de estos abonos de media y larga duración.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

10ª) Alegación. Disposición Transitoria Tercera. Requisitos medioambientales para el acceso a ZBEDEP Distrito Centro.

Solicita la supresión del apartado 5.c), que permite el acceso a turismos de empresas o empresas cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza

crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

m) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

n) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

o) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

l) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

11ª) Alegación. Anexo III. Régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro. Primero. Criterios de gestión de los permisos de acceso circulación de vehículos por la ZBEDEP DISTRITO CENTRO.

Solicita la supresión del apartado 3, que permite el acceso a turismos de empresas o empresas cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

p) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

q) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de

norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

r) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

m) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

12ª) Alegación. ANEXO III. Primero punto 12. Régimen de gestión y funcionamiento de las ZBEDEP. Criterios de acceso.

Solicita: prohibir el acceso a los vehículos A desde la aprobación de la norma; prohibir el acceso a los vehículos B a partir del 31-12-2023; reducir todos los horarios de todos los vehículos de 7 a 13 h para todo tipo de vehículos independiente de las etiquetas (hablamos de camiones de más de 3500 Kgs); sólo se mantendría la cláusula referente a los servicios de entrega de medicamentos.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la

ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

b) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

c) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

n) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

El apartado 4 de la disposición transitoria tercera regula el período transitorio para la imprescindible adaptación de las empresas de transporte y distribución al cumplimiento de la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de un elemento básico de la proporcionalidad de la norma que facilita la disposición de un plazo de tiempo razonable para que las empresas lleven a cabo las adaptaciones que consideren oportunas.

En cuanto al horario de carga y descarga de mercancías debe señalarse que es objeto de análisis y regulación específica en la señalización instalada en las reservas de carga y descarga. Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

13ª) Alegación. ANEXO III. Régimen de gestión y funcionamiento de las ZBEDEP. Criterios de acceso.

Expone la modificación del apartado 19, para permitir el acceso de vehículos de los abogados del Servicio de Guardia del Tuno de Oficio únicamente si el vehículo está registrado a nombre del Despacho de Abogados, y no a nombre particular del propio abogado.

Contestación:

El propio artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor

brevedad posible, utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado".

Hay que tener en cuenta que el letrado tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

e) legal, porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;

f) necesaria para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;

g) racional, porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;

h) proporcional, porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta.

14ª) Alegación. ANEXO III. Régimen de gestión y funcionamiento de las ZBEDEP. Criterios de acceso.

Solicita la supresión del apartado, no permitiendo el acceso a vehículos que acudan a dejar o recoger a alumnos de educación infantil o primaria, así como a alumnos de secundaria cuyas

necesidades así lo requieran, y permitir únicamente a los que requieran este servicio por discapacidad, pero que no sería necesario mantenerlos en este apartado al estar contemplados en otros.

Contestación:

Todos los colegios del término municipal en el que existen problemas de acceso, tienen establecido un protocolo de movilidad para que la entrada y salida de los vehículos de los alumnos no genere congestión del tráfico.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo lo expuesto se desestima la alegación. Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial para incluir la argumentación expuesta.

15ª) Alegación. ANEXO III. Régimen de gestión y funcionamiento de las ZBEDEP. Criterios de acceso.

Expone la supresión del apartado 21, no permitiendo el acceso a vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP del Distrito Centro con horario nocturno.

Contestación:

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El hecho de que muchos trabajadores puedan residir fuera del término municipal de Madrid dificulta sus opciones de transporte.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "buhos", éste puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta.

16ª) Alegación. Convivencia de Modos.

Solicita incluir un tipo de vías que permita la convivencia de modos, es decir que sea compatible la zona peatonal con el tránsito de vehículos, como por ejemplo los autobuses de la EMT.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

i) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
j) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se informa que el artículo 20.2.e) de la vigente OMS establece que la prohibición de circulación de vehículos no afecta a los vehículos de transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como especial, así como los de asistencia a la operación de tales servicios. En cualquier caso la circulación de vehículos por zonas y vías peatonales es y debe ser excepcional por el propio concepto de zona peatonal.

17ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento para cualquier tipo de vehículos en zonas de acceso a colegios, museos, centros culturales, de salud, etc por cuestiones de seguridad, ya que son zonas de mucho tránsito peatonal.

Contestación:

Se desestima porque las reservas por motivos de seguridad se señalizan verticalmente. En relación al estacionamiento de vehículos de dos o tres ruedas en las aceras de colegios, museos, centros de salud se considera que la regulación de los apartados 1 y 2 del artículo 48 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, solo será posible si se garantiza el ancho libre de paso y la distancia respecto de los encaminamientos peatonales.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

18ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor y sin base fija en zonas señalizadas como verde (aparcamientos de residentes).

Contestación:

El Ayuntamiento de Madrid continúa con la instalación de nuevas reservas y la ampliación continua de muchas de las ya existentes.

En concreto desde el mes de agosto de 2021 se han ido creando y ampliando el parque de aparcamientos de motos, y se va a pasar de las 11.516 plazas existentes en la actualidad a 25.000 nuevas plazas, en un periodo de dos años.

Con esta política de promoción de las reservas específicas para motos se pretende reducir el estacionamiento de estos vehículos en las aceras. Lo que no se considera oportuno es la prohibición de la utilización de plazas disponibles en el SER, pues son vehículos con los mismos derechos a poder estacionar donde la normativa lo permite.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]l Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la

finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

qqqqqqqqqqq) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

rrrrrrrrrrr) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ssssssssssss) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

tttttttttttt) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllllllllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ddddddddddddddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *fffffffffffffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *gggggggggggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llllllllllllllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llllllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

mmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjjjjjjjjjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

kkkkkkkkkkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

sssssssss) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

tttttttt) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

uuuuuuuu) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

vvvvvvvv) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaaaaaaaaa) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

bbbbbbbbbbbbbb) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

cccccccccccccc) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

dddddddddddddd)Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ssssssssssssssssss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

tttttttttttttttttt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el

denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

wwwwwwwwwwwwwwwwww) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

sssssssssssssssss) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

tttttttttttttttt) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

uuuuuuuuuuuuuuuu) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

vvvvvvvvvvvvvvvv) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

wwwwwwwwwwwwwwww) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

xxxxxxxxxxxxxxxxx) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

yyyyyyyyyyyyyyyy) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER

y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *oooooooooooooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

pppppppppppppppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ssssssssssssssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttttttttttttttttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

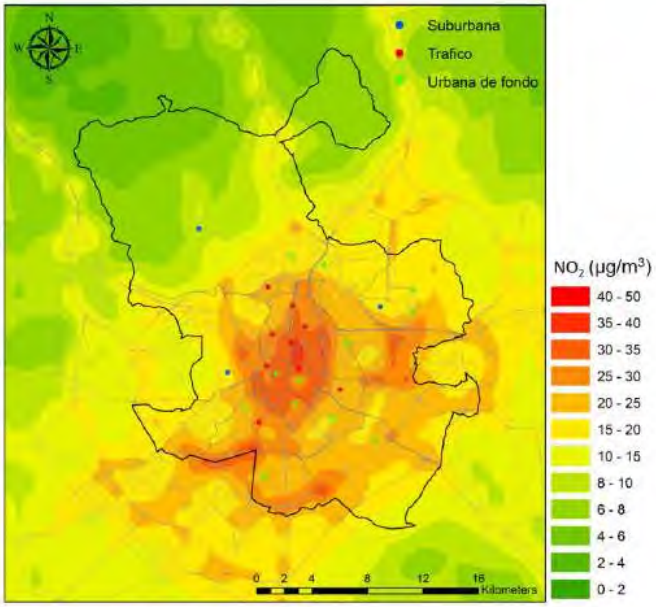

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

uuuuuuuuuuu) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

vvvvvvvvvvv) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

wwwwwwwwwww) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xxxxxxxxxxx) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

yyyyyyyyyyy) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

iiiii) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

jjjjj) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeeeeeeeeeeeee) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ffffffffffffff) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

uuuuuuuuu) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

vvvvvvvvv) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

wwwwwwwww) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

xxxxxxxxx) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccccccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

lllllllllll) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

mmmmmmmmmmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha

27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddddddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los

vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

oooooooooooo) clasificación ambiental A: 0,705;
pppppppppppp) clasificación ambiental: 0,453;
qqqqqqqqqqqq) clasificación ambiental C: 0,098;
rrrrrrrrrrrr) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ssssssssssss) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 781

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715988 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de*

contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

fffffffffffffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggggggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

llllllllllllllllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *lllllllllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

sssss) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ttttt) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

cccccccccccccc) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

dddddddddddddd) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

eeeeeeeeeeeeeee) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

fffffffffffffff) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

gggggggggggggggg) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

hhhhhhhhhhhhhh) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

kkkkkkkkkk) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

lllllllll) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

mmmmmmmmmm) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

nnnnnnnnnn) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 782

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716002 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *oooooooooooooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

pppppppppppppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssssssssssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tttttttttttttttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

tttttttttttt) clasificación ambiental A: 0,705;
uuuuuuuuuuuu) clasificación ambiental: 0,453;
vvvvvvvvvvvv) clasificación ambiental C: 0,098;
wwwwwwwwwwww) clasificación ambiental ECO: 0,015;
xxxxxxxxxxxx) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un

vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental

que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 783

ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO ZOFÍO

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO ZOFÍO, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718336 por el que [redacted] en representación de la ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO ZOFÍO, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

El escrito expone que la implantación del SER en el barrio de Zofío tiene un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Dentro de los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentra el barrio de Zofío conforme a la propuesta

de modificación del artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS en los términos recogidos en el Proyecto normativo.

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como <u>el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social</u>".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que responde a la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggggggggggggg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hhhhhhhhhhhhhh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la

salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora en materia de calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

iiiiiiiiiiiiii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jjjjjjjjjjjjj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios de Comillas, San Isidro y Opañel:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el

denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaaaaaaaaaaaaaaa) el efecto frontera provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ccccccccccccccccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ddddddddddddddddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes. Por tanto, la finalidad es ordenar el estacionamiento del espacio público municipal de estacionamiento para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

zzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo

de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

aaaaaaaaaaaaaaaaa) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ccccccccccccccccc) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ddddddddddddddddd) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

eeeeeeeeeeeeeeeee) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

fffffffffffffffff) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio" alguno. En relación con la presunción manifestada en tal sentido por la alegación debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

2ª) Alegación:

El escrito solicita la implantación de una Zona de Aparcamiento vecinal (ZAV) en el barrio de Zofío en los términos especificados en los artículos 56 y 57 de la Ordenanza vigente".

Contestación:

Las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV), actualmente recogidas en los artículos 56 y 57 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, establecen unas medidas de regulación del estacionamiento que ya se encuentran reflejadas y recogidas para las zonas del Servicio de Estacionamiento Regulado.

La creación de zonas ZAV en ámbitos donde existe una alta demanda de estacionamiento, al ser áreas afectadas por el "efecto frontera" del SER, no aportaría beneficios añadidos al establecimiento de la regulación por medio del SER en los mismos.

De la alegación se desprende que la ciudadanía solicita medidas eficaces de regulación de estacionamiento para facilitar el estacionamiento efectivo de los vehículos de las personas residentes en dichos barrios y zonas, por lo que no se cuestiona la necesidad de la regulación de estacionamiento sino de modelo. La alegación parece preferir la regulación de las ZAV frente al SER por la gratuidad del estacionamiento de los residentes en el primer modelo.

En este sentido es preciso tener en cuenta que la gratuidad del estacionamiento en las ZAV a los vecinos empadronados en las mismas supondría un agravio comparativo con los vecinos residentes en todas las zonas SER del resto de la ciudad, que si tienen que pagar una tasa y que, aunque reducida, limita y restringe el impacto que podría generar el posible uso indiscriminado de la obtención del distintivo de residente de forma gratuita, no consiguiéndose de esta manera un efecto positivo, ni a corto ni medio ni a largo plazo en cuanto a la mejora del estacionamiento para los propios vecinos en su zona, a diferencia de los efectos positivos para los residentes de los barrios incluidos en el AER del SER.

Además, el establecimiento de una normativa y unas medidas distintas en las ZAV a las ya establecidas para las zonas SER, en relación a la regulación del estacionamiento en superficie, en cuanto a horarios, tipos de zonas, limites, obtención de tiques, entre otras cuestiones, crearía confusión tanto a los residentes como a los usuarios y no potenciaría una rotación de vehículos eficiente y adecuada que fomentase un movilidad sostenible, ni en dichos ámbitos ni en el resto de la ciudad de Madrid.

Por todo lo anteriormente expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

uuuuuuuuuuu) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

vvvvvvvvvvv) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

wwwwwwwwwww) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

xxxxxxxxxxx) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttttttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ccccccccccccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddddddddddddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

qqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

nnnnnnnnnnn) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

oooooooooooo) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

wwwwwwww) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

xxxxxxxx) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

yyyyyyyy) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

zzzzzzzz) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkkkkkkkkkkk) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

llllllllllllll) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

mmmmmmmmmmmmmm) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

nnnnnnnnnnnnn)Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeeeeeeeeeeeeeeeee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ffffffffffffffffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

gggggggggggggggggg) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiiiiiiiiiiiiiiiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

gggggggggggggggggg) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

hhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

iiiiiiiiiiiiiiiii) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

jjjjjjjjjjjjjjjjj) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

kkkkkkkkkkkkkkkkk) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

lllllllllllllllll) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

mmmmmmmmmmmmmmmmm) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *fffffffffffffffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *gggggggggggggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

llllllllllllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

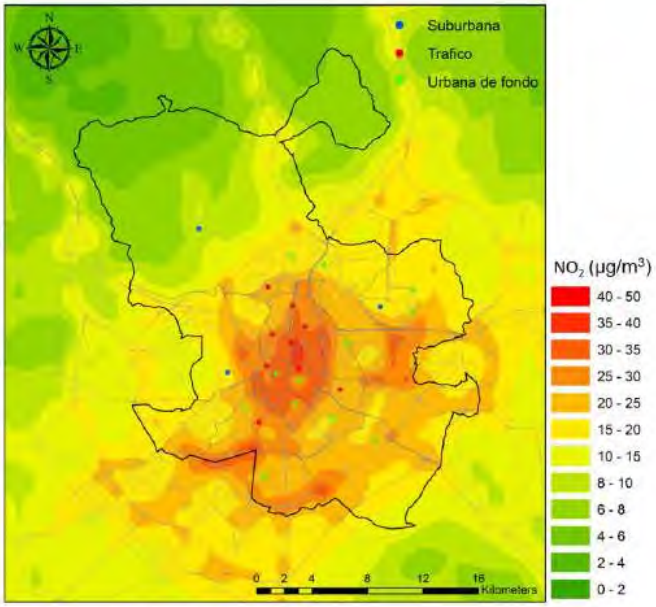

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ccccccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

zzzzzzzzzzz) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

aaaaaaaaaaaa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria*

tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbbbbbbbbbb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

cccccccccccc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ddddddddddd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

kkkkk) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

lllll) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de

Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooooooooooooo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

pppppppppppppp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un

incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

yyyyyyyyy) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

zzzzzzzzz) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

aaaaaaaaaa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

bbbbbbbbbb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

pppppppppp) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

qqqqqqqqqq) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la

LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en

materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *oooooooooooooooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *pppppppppppppppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssssssssssssssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ttttttttttttttttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

rrrrrrrrrrr) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

sssssssssss) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

tttttttttttt) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la

normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwwwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccccccccccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddddddddddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffffffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los

vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ppppppppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

yyyyyyyyyyyy) clasificación ambiental A: 0,705;
zzzzzzzzzzzz) clasificación ambiental: 0,453;
aaaaaaaaaaaa) clasificación ambiental C: 0,098;
bbbbbbbbbbbbb) clasificación ambiental ECO: 0,015;
cccccccccccc) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

cc) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

oooo) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

pppp) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

qqqq) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

rrrr) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

qqq) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

rrr) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

sss) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ttt) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

ii) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

jj) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las

personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº784

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716011 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ggggggggggggggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllllllllllllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooooooooooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

estatal de carácter básico*, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

uuuuu) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

vvvvv) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

iiiiiiiiiiiiiii) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

jjjjjjjjjjjjjjj) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

kkkkkkkkkkkkkkk) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

lllllllllllllll) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

mmmmmmmmmmmmmmm) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

nnnnnnnnnnnnnnn) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de

dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

oooooooooo) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

pppppppppp) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

qqqqqqqqqq) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

rrrrrrrrrr) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la

garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

yyyyyyyyyyy) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

zzzzzzzzzzz) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

aaaaaaaaaaaa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

bbbbbbbbbbbb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *pppppppppppppppppppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *sssssssssssssssssssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *tttttttttttttttttttttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuuuuuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vvvvvvvvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

aaaaaaaaa) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

bbbbbbbbb) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

cccccccc) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ddddddddd) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqqqqqqqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrrrrrrrrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ssssssssssssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tttttttttttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

lllllllllllllllllll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mmmmmmmmmmmmmmmmmmm) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

oooooooooooooooooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

pppppppppppppppppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

nnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

oooooooooooooooooo) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

pppppppppppppppppp) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

rrrrrrrrrrrrrrrrr) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ssssssssssssssssss) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

tttttttttttttttttt) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ccccccccccccccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee)Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

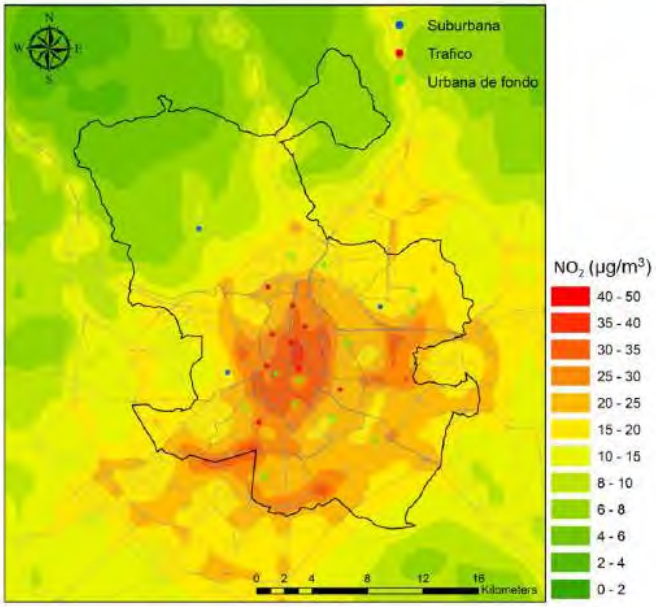

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

eeeeeeeeeeee) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ffffffffffff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los*

artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ggggggggggg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhhhhhhhhhhh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

iiiiiiiiiiii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

mmmmm) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

nnnnn) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuuuuuuuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvvvvvvvvvvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

cccccccccc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

dddddddddd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

eeeeeeeeee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

fffffffffff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

wwwwwwwwwww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xxxxxxxxxxx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddddddddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

llllllllllllllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooooooooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el

inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

dddddddddddd) clasificación ambiental A: 0,705;
eeeeeeeeeeeee) clasificación ambiental: 0,453;
ffffffffffff) clasificación ambiental C: 0,098;
gggggggggggg) clasificación ambiental ECO: 0,015;
hhhhhhhhhhhh) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº785

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716020 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

sssssssssssssssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttttttttttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

wwwww) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

xxxxx) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

oooooooooooooo) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

pppppppppppppp) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

qqqqqqqqqqqqqq) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

rrrrrrrrrrrrrr) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ssssssssssssss) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

tttttttttttttt) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de

dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

sssssssss) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

tttttttttt) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

uuuuuuuuuu) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

vvvvvvvvvv) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la

finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

cccccccccccc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

dddddddddddd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

eeeeeeeeeeee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ffffffffffff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeeeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffffffffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *ccccccccccccccccccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *ddddddddddddddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

fffffffffffffffffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggggggggggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

www) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de

Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yyyyyyyyyyy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zzzzzzzzzzz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

eeeeeeeee) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

fffffffff) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ggggggggg) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

hhhhhhhhh) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwwwwwwwwwwww) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

xxxxxxxxxxxxxx) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

yyyyyyyyyyyyyy)En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

zzzzzzzzzzzzzz) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el

denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ssssssssssssssssssss) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

tttttttttttttttttttt) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

uuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

vvvvvvvvvvvvvvvvvvv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

uuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

vvvvvvvvvvvvvvvvv) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

wwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

yyyyyyyyyyyyyyyyy) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

aaaaaaaaaaaaaaaaaa)Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER

y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggggggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *llllllllllllllllllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooooooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor

brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

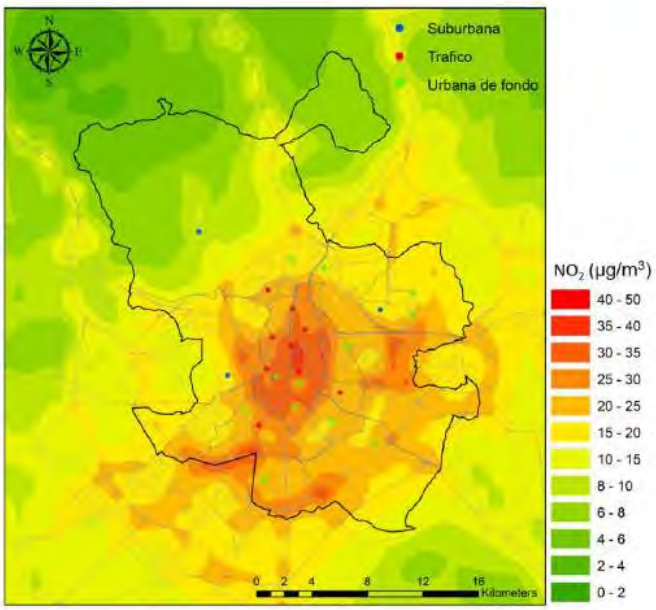

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

kk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

jjjjjjjjjjjj) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

kkkkkkkkkkkkk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

lllllllllll) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmmmmmmmmmmm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nnnnnnnnnnnn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ooooo) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ppppp) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaaaaaaaaaa) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

bbbbbbbbbbbbbbb) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

gggggggggg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

hhhhhhhhhh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

iiiiiiiiii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

jjjjjjjjjj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

aaaaaaaaaaaa) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

bbbbbbbbbbbb) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de

las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto

normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ssssssssssssssssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire*

establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ttttttttttttttttttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

iiiiiiiiiiiii) clasificación ambiental A: 0,705;
jjjjjjjjjjjjj) clasificación ambiental: 0,453;
kkkkkkkkkkkkk) clasificación ambiental C: 0,098;

lllllllllllll) clasificación ambiental ECO: 0,015;
mmmmmmmmmmmmm) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 786

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716024 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *ww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *xx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *yy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *zz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

yyyyy) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

zzzzz) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

uuuuuuuuuuuuuu) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

vvvvvvvvvvvvvv) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

wwwwwwwwwwwwwww) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

xxxxxxxxxxxxxxx) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

yyyyyyyyyyyyyyy) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

zzzzzzzzzzzzzzz) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

wwwwwwwwww) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

xxxxxxxxxx) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

yyyyyyyyyy) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

zzzzzzzzzz) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 787

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716028 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllllllllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *o) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

p) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

q) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

r) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

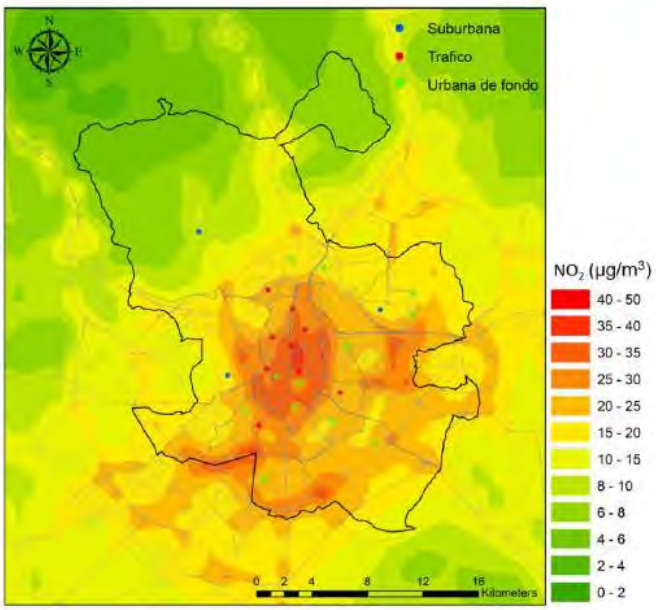

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 788 Participantes 1

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210718361 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

cccccccccccc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

dddddddddddd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de

salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

gggggggggggg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

hhhhhhhhhhhh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

iiiiiiiiiiii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

jjjjjjjjjjjj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que

finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

x) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

y) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

z) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *iii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *jjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *kkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *lll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

yyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección*

de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

eeeeeeeeeeee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

fffffffffffff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

iiiiiiiii) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

jjjjjjjjj) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

kkkkkkkkk) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

lllllllll) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccccccccccccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

ddddddddddddddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a

una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeeeeeeeeeeeeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

fffffffffffffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

wwwwwwwwwwwwwwwwwww) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

bbbbbbbbbbbbbbbbbbb)Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

cccccccccccccccccc) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ddddddddddddddddddd)Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

eeeeeeeeeeeeeeeeee) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

fffffffffffffffffff) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

gggggggggggggggggg) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *cc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *dd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *ee)Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

gg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

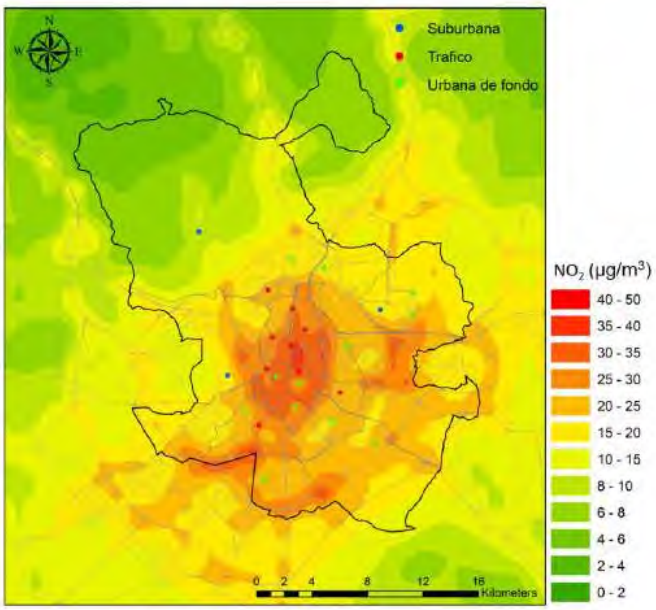

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de

Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ggggggggggggggg) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

hhhhhhhhhhhhhh) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un

incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

kkkkkkkkkk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

lllllllllll) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

mmmmmmmmmm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

nnnnnnnnnn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de

Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *www) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la*

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxx)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ggggggggggg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

hhhhhhhhhhh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la

redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrrrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto

normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *kk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa*

comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

nnnnnnnnnnnnn) clasificación ambiental A: 0,705;
oooooooooooo) clasificación ambiental: 0,453;
pppppppppppp) clasificación ambiental C: 0,098;
qqqqqqqqqqqqq) clasificación ambiental ECO: 0,015;
rrrrrrrrrrrr) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un

vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental

que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº789

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716038 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *cccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *dddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *eeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *ffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta*** *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

aaaaaa) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

bbbbbb) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

aaaaaaaaaaaaaaaa)Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

bbbbbbbbbbbbbbbb) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

cccccccccccccccc) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ddddddddddddddd) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

eeeeeeeeeeeeeeee) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ffffffffffffffff) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de

Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

aaaaaaaaaaa) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

bbbbbbbbbbb) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ccccccccccc) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

dddddddddddd) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la

garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

kkkkkkkkkkkk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

llllllllllll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

mmmmmmmmmmmm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

nnnnnnnnnnnn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttttttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

ESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

cccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

iiiiiiiiiiii) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

jjjjjjjjjjjj) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

mmmmmmmmm) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

nnnnnnnnn) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

oooooooo) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

pppppppp) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiiiiiiiiiiii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

jjjjjjjjjjjjjjj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kkkkkkkkkkkkkkk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

lllllllllllllll) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

cccccccccccccccccccc) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ddddddddddddddddddd) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

fffffffffffffffffff) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

gggggggggggggggggggg) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhh) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

llllllllllllllllll) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

oooooooooooooooooo) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuuuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvvvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *lll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *nnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40*

microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero":

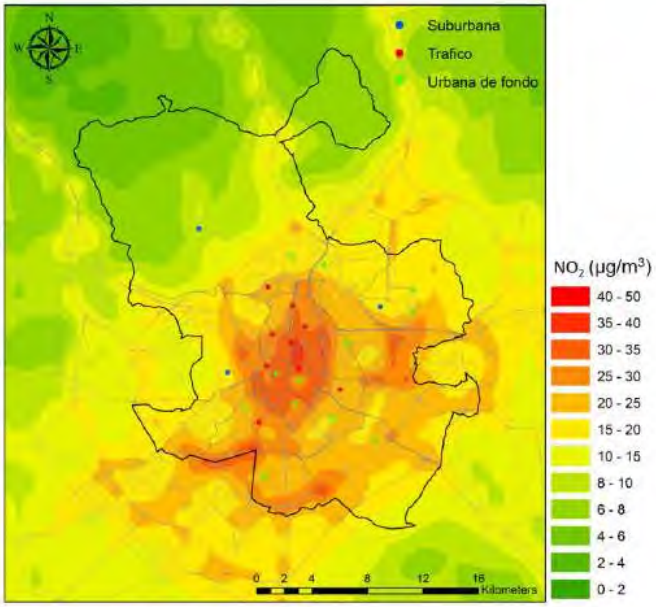

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar

los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

oooooooooooo) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

pppppppppppp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para*

las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqqqqqqqqqqq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrrrrrrrrrrr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ssssssssssss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

qqqqq) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

rrrrr) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmmmmmmmmmmm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nnnnnnnnnnnnnnn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

oooooooooo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

pppppppppp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

qqqqqqqqqq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

rrrrrrrrrr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas po[redacted]al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

kkkkkkkkkkkk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

llllllllllll) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwwwwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxxxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *uuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *vvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *www) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

xxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

cccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaa)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbb)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddd)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la

Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

sssssssssssss) clasificación ambiental A: 0,705;
ttttttttttttt) clasificación ambiental: 0,453;
uuuuuuuuuuuuu) clasificación ambiental C: 0,098;
vvvvvvvvvvvvv) clasificación ambiental ECO: 0,015;
wwwwwwwwwwwww) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana*

frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 790

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

dddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *eeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *fffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *ggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *hhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta*** *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

cccccc) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

dddddd) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ggggggggggggggg) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

hhhhhhhhhhhhhhh) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

iiiiiiiiiiiiiii) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

jjjjjjjjjjjjjjj) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

kkkkkkkkkkkkkkkk) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

lllllllllllllll) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

eeeeeeeeeee) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

fffffffffff) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ggggggggggg) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

hhhhhhhhhhh) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 791

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716046 por el que [redacted] TAMERO formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyyyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzzzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *oooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

pppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

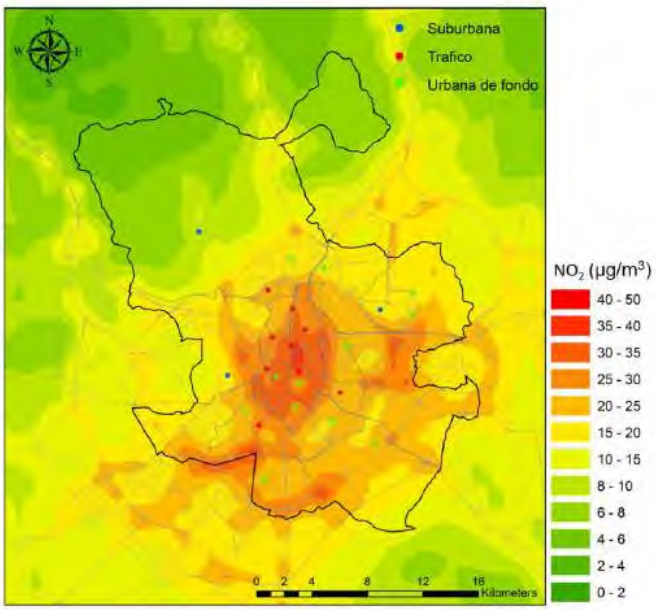

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

oooooooooooo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

pppppppppppp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

qqqqqqqqqqqq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

rrrrrrrrrrrr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaaaaaaaaa)Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que

la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnn)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ooooo)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppp)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqq)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmmmmmmmmmmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nnnnnnnnnnnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

qqqqqqqqq) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

rrrrrrrrr) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

sssssssss) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ttttttttt) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooooooooooooo) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

pppppppppppppp) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a

una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

qqqqqqqqqqqqqqq) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

rrrrrrrrrrrrrrr) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

llllllllllllllllllll) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental,

energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

pppppppppppppppppppp)Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqq)Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ssssssssssssssssss) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

tttttttttttttttttttt) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccccccccccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddddddddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *eeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *fffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *hhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *iiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

jjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxx) ***crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario,*** *mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

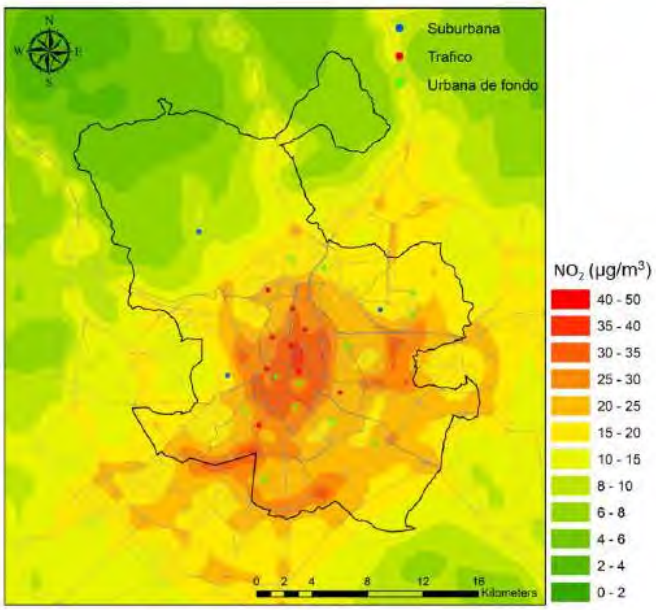

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

yyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ttttttttttttt) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

uuuuuuuuuuuuu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los*

artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvvvvvvvvvvv) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

wwwwwwwwwwww) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xxxxxxxxxxxx) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

sssss) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ttttt) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

sssssssssssssss) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

tttttttttttttttt) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

sssssssssss) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

tttttttttt) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

uuuuuuuuuu) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

vvvvvvvvvv) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

oooooooooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

pppppppppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeeeeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffffffffffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

ppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

sssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el

inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

xxxxxxxxxxxxx) clasificación ambiental A: 0,705;
yyyyyyyyyyyyy) clasificación ambiental: 0,453;
zzzzzzzzzzzzz) clasificación ambiental C: 0,098;
aaaaaaaaaaaaa) clasificación ambiental ECO: 0,015;
bbbbbbbbbbbbbb) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº792

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716049 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

cccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

dddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *kkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *llllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *mmmmmm)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *nnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta*** *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

eeeeee) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ffffff) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

mmmmmmmmmmmmmmmm) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

nnnnnnnnnnnnnnn) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

oooooooooooooooo) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

pppppppppppppppp) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

qqqqqqqqqqqqqqqq) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

rrrrrrrrrrrrrrrr) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de

Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

iiiiiiiiiii) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

jjjjjjjjjjj) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

kkkkkkkkkkk) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

lllllllllll) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la

garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

sssssssssssss) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

tttttttttttt) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

uuuuuuuuuuuu) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

vvvvvvvvvvvv) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggggggggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

gggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

llllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

*atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

gggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqqqqqqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

rrrrrrrrrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

uuuuuuuuu) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

vvvvvvvvv) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

wwwwwwwww) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

xxxxxxxxx) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- <u>Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):</u>

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuuuuuuuuu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

vvvvvvvvvvvvvvv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

wwwwwwwwwwwwwww) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xxxxxxxxxxxxxxx) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

oooooooooooooooooooo) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

pppppppppppppppppppp) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ssssssssssssssssssss) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

tttttttttttttttttttt) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ccccccccccccccccccccc) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la

demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *oooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *pppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *qqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *rrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *ssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

tttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxx)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

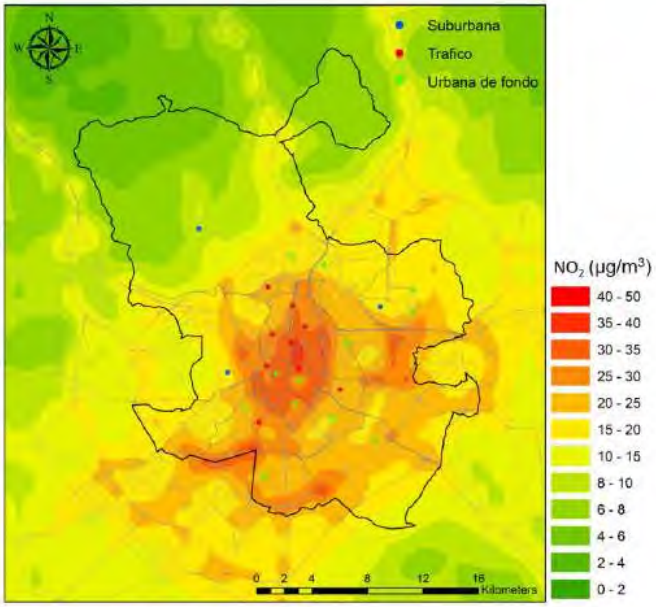

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

aaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

yyyyyyyyyyyy) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

zzzzzzzzzzzz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaaaaaaaaaaa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbbbbbbbbbbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ccccccccccccc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

uuuuu) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

vvvvv) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyyyyyyyyyyy) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

zzzzzzzzzzzzzzz) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

wwwwwwwwww) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

xxxxxxxxxx) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

yyyyyyyyyy) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

zzzzzzzzzz) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

ONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

sssssssssssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ttttttttttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores

límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *xxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *yyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *zzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

aaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuuuuuuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vvvvvvvvvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

wwwwwwwwwwww) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllllllllllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *gggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *hhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *iiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

jjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De

hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

cccccccccccccc) clasificación ambiental A: 0,705;
dddddddddddddd) clasificación ambiental: 0,453;
eeeeeeeeeeeeee) clasificación ambiental C: 0,098;
ffffffffffffff) clasificación ambiental ECO: 0,015;
gggggggggggggg) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

dd) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

ssss) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

tttt) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

uuuu) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

vvvv) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

uuu) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

vvv) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

www) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

xxx) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

kk) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

ll) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las

personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº793

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716052 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

<u>Contestación:</u>

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

sssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *qqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *rrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *sssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *tttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ggggg) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

hhhhhh) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

sssssssssssssssss) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

tttttttttttttttt) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

uuuuuuuuuuuuuuuu) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

vvvvvvvvvvvvvvvv) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

wwwwwwwwwwwwwwww) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

xxxxxxxxxxxxxxxx) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

mmmmmmmmmmm) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

nnnnnnnnnnn) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

oooooooooooo) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

pppppppppppp) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 794

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716054 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *yyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *zzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *aaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

bbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

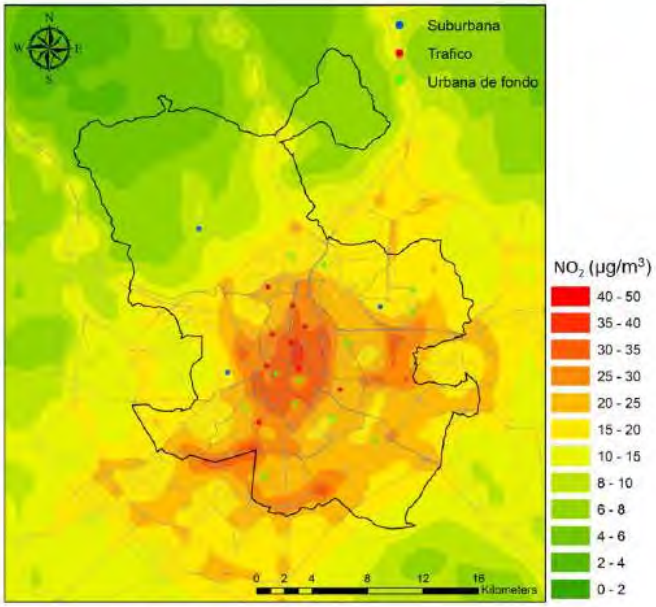

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo, la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del

Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de

abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

hhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

llllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone,

el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

iiiiii) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

jjjjjj) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

yyyyyyyyyyyyyyyy) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación

de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aaaaaaaaaaaaaaaa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bbbbbbbbbbbbbbbbb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

cccccccccccccccc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ddddddddddddddddd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último, debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

qqqqqqqqqqq) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

rrrrrrrrrrr) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

sssssssssss) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

tttttttttt) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaaaaaaaaaaa)La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

bbbbbbbbbbbbbbbb) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

aaaaaaaaaaa) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

bbbbbbbbbbb) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se

extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

cccccccccc) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

dddddddddd) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

4ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccccccccccccccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

dddddddddddddddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeeeeeeeeeeeeeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por

la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

fffffffffffffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

cccccccccccccccccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

dddddddddddddddddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de

regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ddddddddddddddddddddd) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee)Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

fffffffffffffffffff) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

gggggggggggggggggggg) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

xxxxxxxxxxxx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

yyyyyyyyyyyy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

yyyyyyyyy) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

zzzzzzzzz) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

aaaaaaaaaa) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

bbbbbbbbbb) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

6ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de

las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio*

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

dddddddddddd) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

eeeeeeeeeeeee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad*

reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

fffffffffffff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gggggggggggggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhhhhhhhhhhhh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más

contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

wwwww) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

xxxxx) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

wwwwwwwwwwww) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

xxxxxxxxxxxx) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

yyyyyyyyyyyy) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado

mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

zzzzzzzzzzzz) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”,* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de*

infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

8ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooooooooooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppppppppppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *qqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *rrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

sssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el

inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

hhhhhhhhhhhhh) clasificación ambiental A: 0,705;
iiiiiiiiiiiiii) clasificación ambiental: 0,453;
jjjjjjjjjjjjjj) clasificación ambiental C: 0,098;
kkkkkkkkkkkkkk) clasificación ambiental ECO: 0,015;
lllllllllllll) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio*

ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

zzzzzzzzzzzz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

aaaaaaaaaaaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el

Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqqqqqqqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrrrrrrrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

bbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el

inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

mmmmmmmmmmmmmm) clasificación ambiental A: 0,705;
nnnnnnnnnnnnn) clasificación ambiental: 0,453;
oooooooooooooo) clasificación ambiental C: 0,098;
pppppppppppppp) clasificación ambiental ECO: 0,015;
qqqqqqqqqqqqqq) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

aaaaaaaaaaaaa) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

bbbbbbbbbbbbb) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ccccccccccccc) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

dddddddddddddd) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssssssssssssssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttttttttttttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *iiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *jjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *kkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *lllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *mmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *nnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *oooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

eeeeeeeeeeeee) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

fffffffffffff) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

gggggggggggggg) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

hhhhhhhhhhhhh) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuuuuuuuuuuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvvvvvvvvvvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *rrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *sssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *uuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *vvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *wwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
> >
> > *xxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

yyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

ee) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

wwww) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

xxxx) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

yyyy) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

zzzz) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

yyy) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

zzz) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

aaaa) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

bbbb) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

mm) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

nn) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las

personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbbbbbbbbbbbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

cccccccccccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ccccccccc) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

ddddddddd) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

eeeeeeeeee) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

fffffffff) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ggggggggggggggg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hhhhhhhhhhhhhhh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

iiiiiiiiiiiiiiii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jjjjjjjjjjjjjjj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento

de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oooooooooooooooooooo) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

pppppppppppppppppppppp) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

llllllllllllllllllll) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

oooooooooooooooooooo) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

pppppppppppppppppppp) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwwwwwwwwwwwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxxxxxxxxxxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *aaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *bbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *cccccccccc)Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

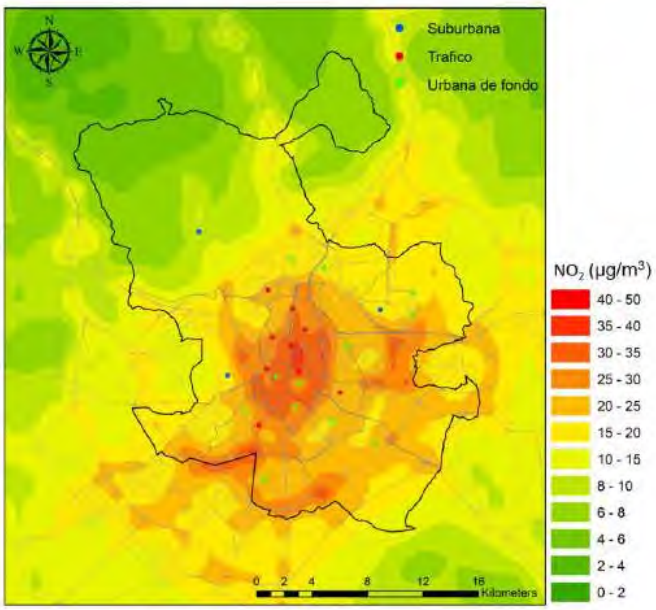

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 795

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716060 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyyyyyyyyyyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzzzzzzzzzzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *jjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *kkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *lllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *mmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,*

especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

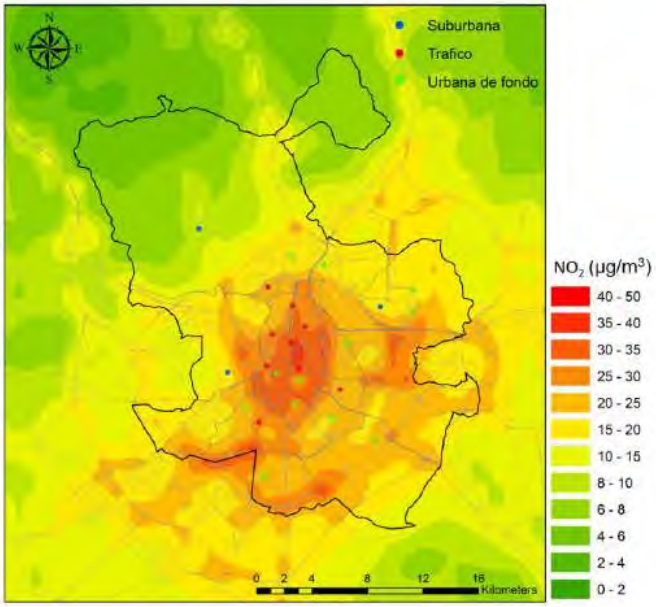

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 796

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716061 por el que [redacted] ormula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaaaaaaaaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbbbbbbbbbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *sssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *tttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *uuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *vvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *wwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

xxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

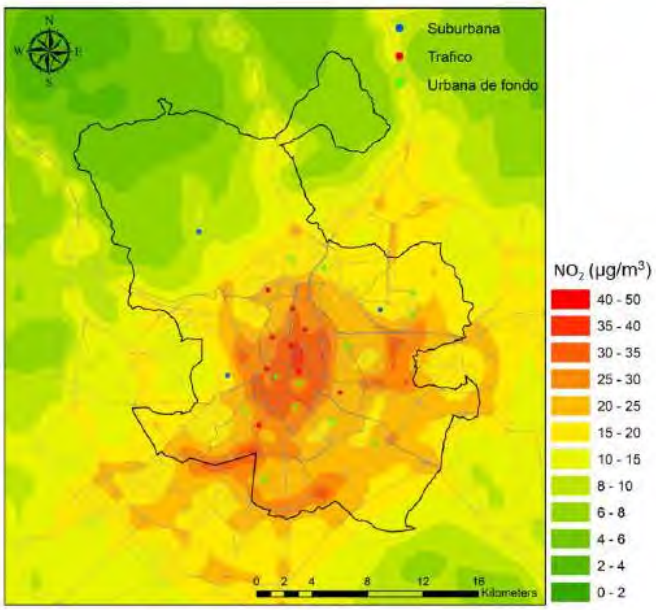

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

2ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,

especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

kkkkkk) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

llllll) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

eeeeeeeeeeeeeeeee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ffffffffffffffffff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

gggggggggggggggg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hhhhhhhhhhhhhhhh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

iiiiiiiiiiiiiiii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jjjjjjjjjjjjjjjj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

uuuuuuuuuuu) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

vvvvvvvvvvv) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

wwwwwwwwwww) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

xxxxxxxxxxx) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

3ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *mmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *nnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *oooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

ppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

dddddddddddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

eeeeeeeeeeeee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

4ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con*

discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkkkkkkkkkkkkk) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la

LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

lllllllllllllll) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

eeeeeeeeeee) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

fffffffffff) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

gggggggggg) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados

j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

hhhhhhhhhhh) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmmmmmmmmmmmm) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

nnnnnnnnnnnnnnn) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

oooooooooooooooo) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

pppppppppppppppp) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ssssssssssssssssssss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

tttttttttttttttttttt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ssssssssssssssssssss) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

tttttttttttttttttttt) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

6ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *qqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *rrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *sssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

ttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ffffffffffffff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

gggggggggggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ggggggggg) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

hhhhhhhhhh) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

iiiiiiiiii) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

jjjjjjjjjj) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

7ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *xxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo

que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

iiiiiiiiiiiii) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

jjjjjjjjjjjjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkkkkkkkkkkkkk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

lllllllllllll) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en

los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmmmmmmmmmmmm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

yyyyy) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

zzzzz) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

8ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

iiiiiiiiiiiii) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

jjjjjjjjjjjjj) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una

prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

kkkkkkkkkkkkk) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

lllllllllllll) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la

prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*

(…)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

9ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccccccccccccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada

en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddddddddddddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo*

previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

***Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

rrrrrrrrrrrrrr) clasificación ambiental A: 0,705;
ssssssssssssss) clasificación ambiental: 0,453;
tttttttttttttt) clasificación ambiental C: 0,098;
uuuuuuuuuuuuuu) clasificación ambiental ECO: 0,015;
vvvvvvvvvvvvvv) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de

estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

mmmmmmmmmmmmm) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

nnnnnnnnnnnnn) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

oooooooooooooo) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

pppppppppppppp) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los

valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeeeeeeeeeeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffffffffffffffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *tttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *uuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *vvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *wwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *xxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *yyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *zzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

aaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

kkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhhhhhhhhhhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iiiiiiiiiiiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

kkkkkkkkkk) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

lllllllll) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

mmmmmmmmmm) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier

persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

nnnnnnnnnn) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqqqqqqqqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrrrrrrrrrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ssssssssssssssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tttttttttttttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- <u>Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta</u>:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por

el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ccccccccccccccccccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

dddddddddddddddddddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

cccccccccccccccccccc) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

dddddddddddddddddddd) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER

y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggggggggggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhhhhhhhhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *dddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *eeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

fffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

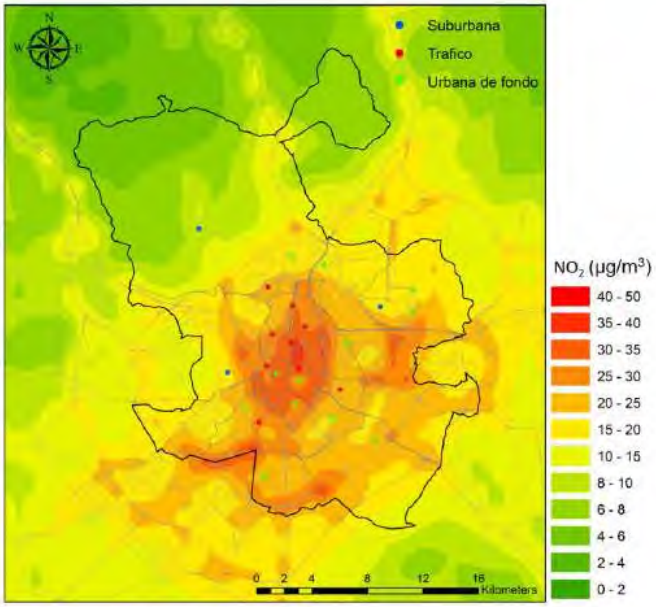

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

oooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

nnnnnnnnnnnnn) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

oooooooooooooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

pppppppppppp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqqqqqqqqqqqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrrrrrrrrrrrr)autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad

reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

aaaaaa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

bbbbbb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuuuuuuuuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvvvvvvvvvvvvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

iiiiiiiiiii) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

jjjjjjjjjjj) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

kkkkkkkkkkk) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

lllllllllll) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el

Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una

protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los*

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjjjjjjjjjjjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

kkkkkkkkkkkkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico,

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *lllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *oooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

pppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio

delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

lllllllllllll) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

mmmmmmmmmmmmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

nnnnnnnnnnnnn) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiiiiiiiiiiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjjjjjjjjjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *uuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *wwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

xxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

cccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

dddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la

Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

wwwwwwwwwwwwww) clasificación ambiental A: 0,705;
xxxxxxxxxxxxxx) clasificación ambiental: 0,453;
yyyyyyyyyyyyyy) clasificación ambiental C: 0,098;
zzzzzzzzzzzzzz) clasificación ambiental ECO: 0,015;
aaaaaaaaaaaaaa) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana*

frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

ff) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

aaaaa) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

bbbbb) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ccccc) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ddddd) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

cccc) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

dddd) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón

imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

eeee) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ffff) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

oo) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

pp) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas

invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 797

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716062 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

fffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

lllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *eeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *fffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *gggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *hhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

mmmmmm) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

nnnnnn) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kkkkkkkkkkkkkkkkk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

llllllllllllllllll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mmmmmmmmmmmmmmmmm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nnnnnnnnnnnnnnnnn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

oooooooooooooooooo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

pppppppppppppppppp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

yyyyyyyyyyy) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

zzzzzzzzzzz) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aaaaaaaaaaaa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bbbbbbbbbbbb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

m) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

n) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *fff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *hhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

iii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las

administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

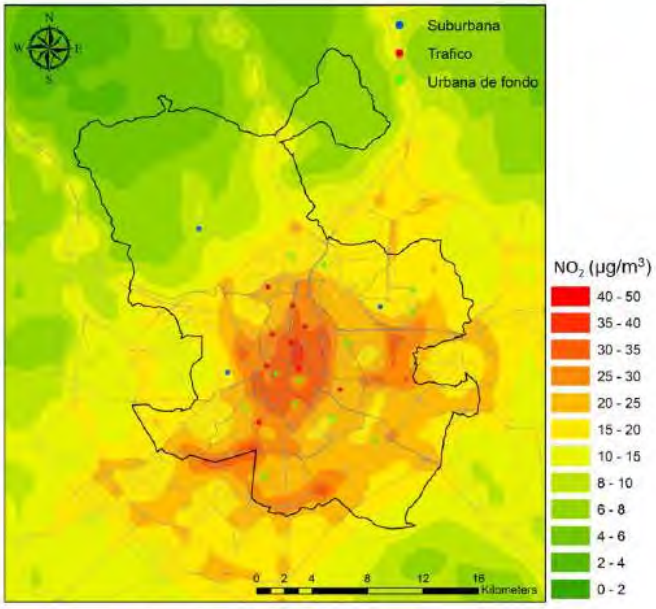

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

TESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los*

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

oooooo) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

pppppp) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qqqqqqqqqqqqqqqqq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rrrrrrrrrrrrrrrrr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ssssssssssssssssss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

tttttttttttttttttt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uuuuuuuuuuuuuuuuu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vvvvvvvvvvvvvvvvv)La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cccccccccccc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

dddddddddddd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

eeeeeeeeeeee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

fffffffffffff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley

34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

x) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

y) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

z) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

g) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;
h) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

i) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

oooooooooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

pppppppppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

<u>Inspección técnica de Vehículos.</u>

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos

para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwwwwwwwwwwwwww) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

xxxxxxxxxxxxxxxxx) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

mmmmmmmmmmm) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

nnnnnnnnnnn) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

oooooooooooo) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

pppppppppppp) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

y) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

z) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee)existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

fffffffffffffffffffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

gggggggggggggggggggggg) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público

colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- <u>Ventajas de la regulación de SER:</u>

fffffffffffffffffffff) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad

media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

gggggggggggggggggggggg) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

llllllllllllllllllll) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

m) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

n) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

oooooooooo) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

pppppppppp) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

qqqqqqqqqq) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

rrrrrrrrrr) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

oooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de

noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

sssssssssssss) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ttttttttttttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuuuuuuuuuuuu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza*

Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvvvvvvvvvvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

wwwwwwwwwwwww) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ccccc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

dddddd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y*

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

gg) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

hh) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

ii) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

jj) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

kk) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b). 6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

gggg) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c). 1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

hhhh) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección

de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

iiii)"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

jjjj)"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

qq) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

rr) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

"Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

qqqqqqqqqqqqq) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

rrrrrrrrrrrrr) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ssssssssssssss) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

tttttttttttttt) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una

especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

m) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

n) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 798

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716066 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkkkkkkkkkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllllllllllllllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *fff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *hhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

iii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

bbbbbbbbbbbbbbb) clasificación ambiental A: 0,705;
ccccccccccccccc) clasificación ambiental: 0,453;
ddddddddddddddd) clasificación ambiental C: 0,098;
eeeeeeeeeeeeeee) clasificación ambiental ECO: 0,015;
fffffffffffffff) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan

Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

<u>Subvenciones estatales y autonómicas:</u>

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 799

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716069 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

<u>Contestación:</u>

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqqqqqqqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

rrrrrrrrrrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

sssssssss) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

tttttttttt) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

uuuuuuuuuu) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

vvvvvvvvvv) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 799

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716069 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmmmmmmmmmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnnnnnnnnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *oooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

pppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

sssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

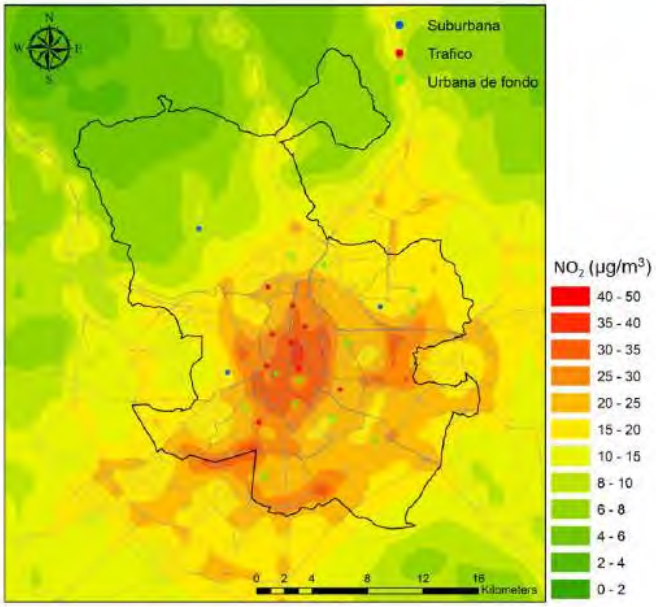

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 799

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716069 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018

prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyyyyyyyyyyyy) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

zzzzzzzzzzzzzzzz) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en

diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

qqqqqqqqqqq) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

rrrrrrrrrrr) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ssssssssssss) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

tttttttttttt) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 799

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210716069 por el que Dº./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxx)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

qqqqqq) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

rrrrrr) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

wwwwwwwwwwwwwwwww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

xxxxxxxxxxxxxxxxx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

yyyyyyyyyyyyyyyyy)La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

zzzzzzzzzzzzzzzzz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

aaaaaaaaaaaaaaaaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

bbbbbbbbbbbbbbbbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de

dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

gggggggggggg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

hhhhhhhhhhhh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

iiiiiiiiiiii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

jjjjjjjjjjjj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.